

Diario de la Marina

Año XXXIX.—Número 44.841

Redacción y Administración

Madrid, Lunes 22 de Abril de 1907

Calle de San Bernardo, 19.

Dos ediciones diarias.

Desenvolvimiento marítimo

La nota más interesante que ofrece hoy la crónica internacional, es la noticia de haberse convenido en la conferencia regia de Gaefta, la neutralización del Mediterráneo. En efecto, la prensa británica confirma el rumor y dice que ese acuerdo tiene carácter esencialmente pacífico por serlo también esencialmente las potencias que lo mantienen.

Hace tiempo que venimos hablando sobre esta finalidad en el interesante problema del Mediterráneo que a España, por su situación le afecta extraordinariamente, y es una fortuna que siendo esta cuestión por su naturaleza especial una de las que más podían preocuparnos venga a constituir un motivo de paz y tranquilidad en el aspecto externo de nuestra política.

Antes de ahora hemos indicado la relación íntima que entre la cuestión del Mediterráneo y la reconstrucción de nuestra flota militar existe, y el insistir sobre ello entendemos que es una obra eminentemente nacional y patriótica. ¿Por qué? Porque España es la clave de ese gran problema de la política internacional.

Para garantizar la neutralización del Mediterráneo, indispensable para la paz mundial, Inglaterra, dominan Malta y Gibraltar, Francia en Bizerta, Tolón y Port Vendres, Italia en su litoral y en las bocas de Bonifacio, Grecia en el Píreo, pero, ¿de qué sirve todo eso sin el dominio de las Baleares en Mahón, Cartagena en el litoral de Levante y las Chafarinas frente a la costa africana?

Inglaterra es la primera en reconocer que el concurso de España es el más fundamental e indispensable para la resolución del magno problema en el Mediterráneo y que la neutralización de esta intencional vía del comercio internacional no puede garantizarse sin la aquiescencia de España.

Para eso sin duda es para lo que se considera indispensable que las necesidades marítimas de la nación española puedan ser satisfechas rápidamente a fin de que nuestra Patria disponga de los elementos necesarios para en Mahón, en Cartagena y en las Chafarinas puedan encontrar abrigo las defensas móviles y barcos encargados de mantener con la boca de sus cañones dicha neutralización.

Todo cuanto, prematuramente se viene hablando estos días sobre la construcción de una escuadra defensiva es lógico, porque se fundamenta en conjeturas muy verosímiles, pero una cosa es la necesidad, unánimemente reconocida de construir una escuadra de esas condiciones y otra la realidad, ó sea la manera de cumplir esas aspiraciones tan razonables.

De momento, lo esencial para España es la proclamación espontánea y general de su importancia como nación mediterránea, y esto es lo que ha venido a determinar la visita del rey de Inglaterra a Cartagena. Lo demás y que se refiere concretamente a la reconstitución de la flota de combate y detalle de la misma, vendrá después y surgirá por sí mismo sin necesidad de nuevos requerimientos.

La ventaja de esta solución internacional salta a la vista, pues en ella están interesadas las principales potencias de Europa, sin excluir a Alemania, cuyo aislamiento internacional es más hipotético que efectivo, y desde luego se comprende que sin una política de transacciones y de gran cordialidad no sería posible conseguir la solución del magno problema de neutralizar el Mediterráneo.

España no debe dormirse y está en el deber de no defraudar las esperanzas que se fundan en su concurso desinteresado y leal, y por eso debe también empezar a preocuparse de su política marítima, que consiste principalmente en artillar y defender sus puertos y costas y en mantener una escuadra en armonía con esas necesidades.

A conseguirlo brindan ahora todas las circunstancias pues el ambiente popular está bien dispuesto en favor de la reconstitución de la flota y los elementos disponibles para realizarla no han de encontrar obstáculos insuperables para su organización.

De otra parte el porvenir económico es más despejado que en otras ocasiones y permite sin apresuramientos con método y calma estudiar el planteamiento de industrias relacionadas con la construcción naval a fin de que los compromisos internacionales de España se resuelvan en beneficio de la industria nacional.

PESQUERIAS

La isla de Robinson

En las obras de literatura recreativa que andan en manos de la infancia se habla con frecuencia de Robinson y de la isla a donde iba a pasar este personaje de la leyenda fantástica que con su ingenio supo sacar gran partido de la situación difícil en que se encontraba.

Pero si Robinson no ha existido, la isla de Robinson existe, y está situada a 95 kilómetros al Oeste del Valparaíso y está llamada así por su gran importancia por las favorables circunstancias en que se encuentra para explotar la pesca de crustáceos.

La isla de Robinson, conocida también por el nombre de Juan Fernández, pertenece a Chile y tiene 24 kilómetros de larga por 13 de anchura y posee un excelente puerto donde puede fondear sin dificultad y con seguridad completa barcos de grandes dimensiones.

todo muy a propósito para la implantación de la industria de esta clase de productos de la pesca en conserva.

Una gran fábrica de conserva se ha establecido ya allí, y puede decirse que las pesquerías de la isla de Robinson ofrecen gran porvenir a la explotación de estas industrias, por la abundancia extraordinaria de crustáceos y otras especies que allí abundan; por cuya razón se los pesca con gran facilidad y poco gasto.

Como los cangrejos y langostas se puede decir que hormiguean en los alrededores de la isla de Robinson, su pesca puede verificarse en abundancia durante muchísimos años, y se ha comprobado también que en dicha isla y en los islotes próximos abundan mucho las focas, de piel muy fina, cuya caza ó captura puede alternarse con la pesca de la langosta.

Las leyes chilenas, autorizan la caza de focas desde primero de Marzo a primero de Noviembre; y las pieles de estos animales se venden muy bien en Valparaíso. En la isla de Robinson, se encuentra agua fresca en abundancia, y allí el coste de la vida es muy barato, dándose sin cultivo las hortalizas y las legumbres, por lo cual los pescadores pueden subsistir allí con muy poco gasto.—X.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

Pruebas de telegrafía sin hilos

Cartagena 22.

Ha zarpado con rumbo a Orán el crucero "Princesa de Asturias".

Lleva instalada la telegrafía sin hilos durante la navegación efectuará pruebas estableciendo la comunicación con el crucero "Cataluña", que con este objeto ha salido a la bahía.

El martes marchará el "Princesa de Asturias" a Barcelona y allí efectuará pruebas de la telegrafía sin hilos con el crucero "Carlos V".

La bendición del mar

San Fernando 22.

Se ha verificado con gran solemnidad la tradicional ceremonia de la bendición del mar.

Asistieron las autoridades civiles y de marina y numeroso público.

MARRUEGOS

Los periódicos de Londres publican telegramas de Tánger diciendo que el cónsul de Francia en Mazagán se ha dirigido a Marrakech con objeto de asistir a la ejecución de los asesinos del doctor Mauchamp.

El sultán le ha facilitado una escolta. La prensa francesa dice que Francia y Alemania se han puesto de acuerdo para someter al Consejo Sanitario de Tánger la cuestión de la construcción de las alcantarillas de la ciudad.

Defensa de costas

Importantísimo es su estudio en un país como el nuestro, en el que de sus cuatro límites, tres son inmensas costas que hábilmente defendidas, pueden considerarse como el mayor apoyo para la seguridad nacional.

No vamos a estudiar su estado actual, ni el que pudiera tener después de determinadas reformas, nos limitamos sólo a presentar las condiciones que son necesarias, para que la reunión del personal y material llenen el cometido que se les tiene confiado, y leído esto, cada cual deduzca el que sería más apropiado, ó qué agrupación sería más ventajosa.

La aptitud que el personal requiere es muy distinta a la que pudiera creerse, por simple apreciación, pues su idoneidad no depende de su extenso conocimiento científico sobre el material que maneja, cuyo entretenimiento y uso apenas necesita grandes esfuerzos; no así sucede con la parte práctica referente a esta defensa, cuyo exclusivo mérito depende de lo que podemos llamar *inspección ocular*; esta (desapercibida hasta hoy) condición es la que podemos considerar precisamente la más esencial, bajo el punto de vista ofensivo.

El perfecto conocimiento de lo que tiene a su cargo esta clase de defensas, estriba en la posesión absoluta de los movimientos tácticos del enemigo, y más principalmente de él de sus unidades; es decir, que la simple inspección de un buque, debe serle suficiente para apreciar su tipo, artillería, desplazamiento y mil circunstancias que le permitan, no sólo saber a ciencia cierta las características de su enemigo, sino prevenirse ante una equivocación lamentable que entre los muchos perjuicios que puede acarrear está el de considerar como enemigo a sus propias unidades y viceversa.

La inspección ocular, ninguno que no se tenga por profano la juzga sencilla, pues aparte de los conocimientos tácticos que encierra, abarca un estudio detenido del dominio naval de la nación que amenaza; hoy día en que hay multitud de tipos, de unidades navales y que, sin embargo, todas ellas tienden a unirse en una sola, no queda como base a su distinción más que el *detalle*, que por insignificante que sea, basta para caracterizar y dar certidumbre del poder ofensivo del enemigo; este conocimiento tiene una de las mayores dificultades para su posesión consistente, en que por grande que sea el estudio que la preceda, resulta inútil, si la práctica no la acompaña, y ésta no puede obtenerse más que estando en continuo roce con los tipos de barcos que la actualidad nos muestra, y convirtiéndose el oficial encargado del material de defensa de costa, en

un verdadero práctico de escuadras, que duplique el valor del material a su cargo con la estrategia y conocimiento rápido de cuanto esté a su alcance.

Por lo tanto, una de dos; ó el servicio de esta defensa pertenece a la Marina, ó de no ser así, corresponde una reforma, digna de estudio, en la que se medite la conveniencia de conocimientos navales, tanto "extranjeros" como nacionales, de todo lo referente a táctica é inspección ocular, hasta llegar al conocimiento rápido sin necesidad de consultas de todo el material que pueda dar ocasión a un movimiento de defensa.

A. C.

PERIPECIAS

SUDANDO EL CATARRO ELECTORAL

Los periódicos no dan de sí otra cosa en estos días, que notas é impresiones de carácter electoral, que individualmente nada interesan al lector; a quien desde luego le puede tener perfectamente sin cuidado que salga triunfante por su distrito tal ó cual señor.

Pero no hay medio de librarse de tales informaciones, ni de los incidentes ocurridos durante la contienda electoral. Es fruta del tiempo y es preciso resignarse, como cuando se pesca un catarro y hay que sudarlo, como dicen las comadres.

Ahora es preciso sudar bien el catarro electoral y mientras no se salga de esto no es posible ocuparse de otras cosas, siendo lo más curioso que no interesando personalmente las elecciones sino a muy contado número de individuos, más ó menos importantes, todo el mundo habla del asunto.

En materia electoral como en época de feria, cada cual habla de ella según le va. Unos echan pestes, otros bendiciones, unos ríen, otros rabian. Si el éxito corona el esfuerzo todo son enhorabuena y abrazos; si el fracaso ha sido completo todo se vuelven alfilerazos, puyitas y tomaduras de pelo.

Para los fracasados, la parte más lastimosa es la economía. Hay que pagar los gastos electorales: una caja de bizcochos, cinco duros; por asar media docena de pollos, cincuenta pesetas; por repartir dos mil candidaturas que todas han ido a parar a donde no puede decirse, mil quinientas pesetas.

Y no vale protestar, porque durante el período electoral, está suspendido el buen sentido, y lo primero que le espera al candidato, es frases como la siguiente: el que quiera peces que los pesque. Y por eso los aspirantes a representantes del país, sobre cuyas cabezas no ha descendido la palomita ministerial, lanzan a diestro y siniestro el anzuelo a ver si los electores pican; y suelen picar el anzuelo de los convites, pero no el de otorgar su voto, que ese se reserva para los compromisos gordos.

En suma, la jornada electoral para quien la quiera. Los ciudadanos pacíficos, los que no se meten en política, los que no van ni vienen en torno de los grandes ideales parlamentarios no tienen para qué molestar; pero los otros, los polibocillos a quienes la suerte adversa ha echado sobre los hombros la misión altísima de decir sí, ó decir no, en las ocasiones solemnes en que se decide en una votación de Cortes la salvación de la Patria, esos... sudan el catarro electoral de lo lindo.

Abel Imart.

LA EXPOSICIÓN MARITIMA DE BURDEOS

Por el ministerio de Fomento se ha dirigido al director general de Agricultura la siguiente Real orden:

Ilmo. Sr. Habiéndose dirigido el excelentísimo señor ministro de Marina a este Ministerio, en Real orden fecha 6 del corriente, rogando que se invite a las Cámaras oficiales de Comercio para concurrir a la Exposición marítima y colonial que se ha de celebrar en Burdeos en el presente año;

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que se haga pública dicha invitación para que llegue a conocimiento de las Corporaciones interesadas.

Lo que de Real orden, etc.

Extranjero

Inglaterra y Alemania.

Continúan los periódicos franceses y alemanes ocupándose de la entrevista de Cartagena y de sus consecuencias.

El *Daily Telegraph* publica lo siguiente: "Las relaciones amistosas de nuestro Rey con los Soberanos de España y de Italia confirman en absoluto el acuerdo franco-ingles, que es una garantía de la paz en el Mediterráneo."

La Prensa alemana sigue, sin embargo, de mal humor. Refiriéndose a esta actitud de los periódicos alemanes, dice el *Out Look*:

"No existe ningún motivo de conflicto entre los dos pueblos; si algo los separa, se trata más bien de sospechas y de tendencias, de ningún modo de hechos concretos. Es natural que influya en la política británica el aumento de la flota alemana y que preocupe en Inglaterra la política que puede utilizar esa flota para sus miras."

Además, sin *Tentente cordiale* con Francia y sin la amistad que nos une a Italia, Alemania sería preponderante en Europa. No podemos permitir que otra Potencia tenga una Marina superior a la nuestra, no podemos consentir que una Potencia, sea la que sea, intente convertir en vasallos a sus vecinos. Estos son los dos únicos puntos que pueden suscitar rivalidades entre nosotros y Alemania."

Catástrofe en el Neva

Según comunican desde San Petersburgo el sábado por la noche ocurrió en el Neva una espantosa catástrofe.

Uno de los barcos que hace el servicio entre Sinalúa y el ministerio de Marina salió con 50 pasajeros.

Casi inmediatamente de arrancar el barco, le cortaron la marcha los témpanos del lago Ladoga, que descendían en gran número por el río.

Uno de los témpanos, de gran tamaño, chocó con el citado barco, abriéndole una vía de agua.

Al mismo tiempo, una copiosa nevada dificultaba las maniobras.

Los pasajeros, aterrizados, corrían de un lado para otro, atropellándose, mientras los témpanos cercaban al barco.

Cuando, por oír los gritos de los pasajeros, acudieron en su auxilio dos barcos de la Compañía Finlandesa, el barco averiado se había hundido, y sólo pudieron salvarse diez personas.

Cuarenta pasajeros perecieron ahogados.

Los rusos en Kharbin.

Los rusos han establecido en Kharbin, un arsenal y una fundición de armas.

Han sido enviados 1.500 obreros, y las autoridades rusas creen que podrán fundir en el arsenal cañones de campaña.

Nicaragua y Honduras.

El general Bonilla, ha marchado a Coatecohuco, donde un barco le espera para trasladarse a Belize (Honduras británicas).

Corre el rumor de que el general Bonilla tratará de organizar las tropas de Honduras para continuar la guerra contra Nicaragua.

La Conferencia de La Haya

El diputado y juriconsulto nipón Tizouki, ha sido nombrado delegado japonés en la Conferencia de La Haya.

Al confiarle tal misión, el Emperador dijo las palabras siguientes: "Nuestro más ferviente deseo consiste en que la paz se mantenga siempre en el mundo entero."

"Esperamos que lo haréis así constar en la Conferencia a que vais a asistir en representación nuestra."

LOS MAQUINISTAS DE LA ARMADA NORTEAMERICANAS

La Marina militar americana tuvo su origen en la guerra sostenida contra Inglaterra para emanciparse de su tutela. Barcos y tripulantes pasaron del orden civil al militar por un simple decreto del Gobierno revolucionario.

En aquellas circunstancias no era posible emplear otro procedimiento. Con la aparición del primer buque de vapor en los comienzos del siglo XIX, empezó a sentirse en la Armada federal la necesidad de un cuerpo especial que se encargase del cuidado y manejo de las máquinas, pero hasta 1842 no se acordó la creación del cuerpo de maquinistas navales que se ha venido nutriendo hasta 1871 con arreglo a los principios establecidos en aquella época.

En 1845 se fundó la Academia naval con el exclusivo objeto de mejorar las condiciones profesionales de los oficiales ejecutivos, ó sea en 1854, comprendiendo los americanos que era absolutamente necesario hacer con los oficiales de máquina lo mismo que se había hecho con los de cubierta, establecieron la enseñanza de los maquinistas en la misma escuela naval, formando dos agrupaciones: la de los aspirantes a guardias marinas, de donde habían de salir con el tiempo los oficiales ejecutivos, y la de los aspirantes a maquinistas que en lo sucesivo habían de nutrir el cuerpo de ingenieros de máquinas, tomando esta palabra en el sentido en que se emplea fuera de España.

Hasta 1873 los maquinistas necesitaban cuatro años de estudios para hacerse oficiales, pero en esta época se ampliaron a seis; los cuatro primeros en la Academia y los dos últimos en los barcos. La verdadera razón que tuvo el Gobierno americano para retrasar la salida a oficiales de los cadetes maquinistas, fué atenuar el mal que resultaba para la Marina, de que la Academia produjese más maquinistas que los que necesitaban los barcos.

Durante diez y ocho años los aspirantes a oficiales de máquina y los aspirantes a oficiales de cubierta, formaban dos líneas paralelas y, por lo tanto, no se podían encontrar; pero en 1882 se decretó la fusión y todos quedaron convertidos en cadetes navales. Esto duró hasta 1889 en que una ley dispuso que al terminar el tercer año los aspirantes fuesen divididos en dos grupos, consagrándose especialmente, lo mismo en tierra que en la mar al estudio de las materias que más interés habían de tener para ellos en su condición futura de oficiales de línea ó de oficiales de máquinas, y desde 1889 la fusión es un hecho.

Esperanzas y decepciones.

Se ha cumplido la primera parte del cambio de política operado en la última decena de Enero anterior. Las elecciones de diputados a Cortes se han verificado. Pronto estarán en condiciones de funcionar el Congreso y el Senado.

¿Durarán mucho las Cortes nuevas? Eso es lo que no se puede predecir. En los comienzos de toda situación política los optimismos nunca faltan, pero luego el tiempo se encarga de presentar dificultades.

Al presente los que se van determinando no son muchos. Los nuevos diputados tienen por delante nevada labor que pueden darles luego renombre como legisladores, pero acaso, son de resultados positivos los debates que se desarrollan diariamente en nuestro régimen parlamentario?

Ese es el temor del país sensato; pensar que el esfuerzo que representa una nueva etapa parlamentaria pueda esterilizarse por los conflictos que la pasión política puede determinar.

Lo característico de la política española es la esterilidad, y va siendo hora de que se varíe de rumbo, entrando definitiva-

mente en el camino de las grandes cuestiones que afectan al interés de la Patria.

Debe relejarse a segundo término la política menuda. Vamos ahora enlazados con los compromisos internacionales, que existen resolución de problemas interesantes y graves, que afectan al desenvolvimiento del comercio y de la paz mundial; y nuestros representantes en Cortes deben apartar la vista de los pequeños incidentes para estudiar esos grandes problemas.

Si el poder ejecutivo y el legislativo comprenden su verdadera misión; si consagran sus esfuerzos a estudiar las energías nacionales para que tengan aplicación útil las Cortes nuevas podrán alcanzar larga vida. Hace mucho tiempo que se viene hablando de quinquenios, pero hace también mucho tiempo que las Cortes españolas no sucumben de muerte natural y esto debe hacer pensar a nuestros grandes políticos y a los nuevos diputados en la manera de no defraudar las esperanzas del país.

Empieza una nueva etapa parlamentaria y lo menos que se puede desear en beneficio de la Patria es que sea próspera y fecunda.

MARINOS ILUSTRES

Torre y Puebla (D. Vicente de la)

Teniente de navío.

Hijo de D. Juan José de la Torre y Barrera y de doña María Manuela de la Torre y Azón, natural del lugar de Igollo, valle de Camargo, provincia de Santander.

A los diez y siete años de edad sentó plaza de Guardia Marina en Ferrol el 16 de Junio de 1784, y fué nombrado brigadier de la compañía de Guardias Marinas en 24 de Enero del 86.

Ascendió a alférez de fragata el 10 de Enero del 87; a alférez de navío el 8 de Agosto del 90; a teniente de fragata el 2 de Enero del 94, y a teniente de navío el 5 de Octubre de 1802.

Sirvió el empleo de subteniente de la quinta compañía del tercer batallón de Marina para qué fué nombrado el 20 de Febrero del 87, tres años y cuatro meses.

Desempeñó el cargo de Maestro de la excedencia de Guardias Marinas en Ferrol, desde 18 de Noviembre del 90, dos años y medio.

En 8 de Octubre del 96 fué agregado a los Estudios Mayores, desempeñando al mismo tiempo el destino de maestro de Guardias Marinas un año.

En 6 de Julio de 1806 fué nombrado jefe de la 19 brigada del Real Cuerpo de Artillería de Marina, cuyo cometido desempeñó dos años.

Concluidos sus estudios en la Academia con notas de sobresaliente embarcó el 28 de Agosto del 85 en la urca "Presentación" su comandante D. Pedro de Landa, pasando a Santander a embarcar madera para Ferrol, y en 10 de Junio del 86 trasbordó a la nombrada "Amalia" en la que hizo viaje a Pasajes, donde recogió maderas que condujo a Cádiz.

Ascendió a oficial volvió a embarcar en el mismo buque, su comandante D. Luis Flórez, con el que dió la vela el 10 de Diciembre del 86 para Buenos Aires, trasbordando a su regreso a Cádiz el 20 de Agosto siguiente a la urca "Paula" en la que se trasbordó a Ferrol quedando desembarcado.

El 10 de Mayo del 90 embarcó en el navío "San Gabriel" del mando de D. Pablo de la Costa, con el que incorporado a la Escuadra del mando del teniente general marqués del Socorro hizo el corso por el Océano, desembarcando en Ferrol el mes de Noviembre para hacerse cargo de su cátedra en la Academia de guardias marinas.

El año 91 estuvo embarcado en los navíos "San Hermenegildo" y "Magnánimo" en los que hizo viaje a Cádiz y de regreso a Ferrol.

El 14 de Abril del 94 embarcó en el navío "San Fermín" que mandaba D. José de Ezquerro, con el que, incorporado a la Escuadra del mando del Teniente general D. Juan de Lángara, pasó al Mediterráneo y se halló en la toma de la plaza de Tolón, pasando a los puertos de la plaza para su defensa hasta su evacuación, encontrándose en varios ataques y funciones de armas, asistiendo desde la primera salida que hicieron fuerzas aliadas de la plaza para atacar a los enemigos en sus posiciones el 28 de Agosto, a las órdenes del Teniente de navío D. José Montero de Espinosa, y sosteniendo la retirada al abandonar los fuertes exteriores para embarcarse las tropas.

En Enero del 94 trasbordó al nombrado "San Joaquín" de la misma Escuadra, y en Diciembre del mismo año al "San Ildefonso", con los que hizo varios crucesos sobre Cabo Creux, y se halló en las operaciones sobre Rosas, desembarcando en Ferrol en Agosto del 95, en cuya fecha pasó a la fragata "Leocadia", una de las de la división del mando de D. Lorenzo Goicochea, con la que operó en la costa Cantábrica.

El 12 de Octubre del 96 embarcó en la corbeta "Diligencia", del mando de don Juan Quintano, con la que dió vela de Ferrol para Puerto Rico, Habana y Veracruz, conduciendo los pliegos con la declaración de la guerra a la Gran Bretaña.

Permaneció con dicho buque en el apostadero y escuadra de la Habana, desempeñando diversas comisiones a Veracruz y Santo Domingo hasta principios del 97 que trasbordó a la fragata "Santa Elena" para regresar a España, encontrándose el

27 de Abril del 97 en el combate que dicho buque, al mando del capitán de navío don Juan de Carranza, sostuvo en la ensenada de Conil con un navío de 74 y una fragata de 40 ingleses, del que resultó el naufragio de dicha fragata, presentándose en el Departamento al día siguiente.

El 20 de Mayo del 97 embarcó el navío "Santa Ana" su comandante, el brigadier D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, en cuyo buque permaneció hasta el 15 de Diciembre del 97 en cuyo tiempo se halló el tiempo se halló en Agosto del 97 mandando la lancha armada de su buque la primera noche que la escuadra enemiga bombardeó la plaza de Cádiz y el ataque de aquel día y los sucesivos; el 14 de Septiembre del mismo año en la función que tuvieron las lanchas armadas contra el navío que mandaba el contraalmirante Nelson que se aproximó a la plaza; en la del 20 de Octubre siguiente en el combate que dichas lanchas sostuvieron con un navío inglés que trataba de impedir la entrada de un convoy de buques mercantes en la bahía.

En Febrero del 98 embarcando en el "Santa Ana" con la Escuadra del mando del teniente general D. José de Mazarredo, salió a perseguir once navíos ingleses que bloqueaban el puerto regresó a Cádiz a los doce días.

El 8 de Mayo del 98 mandando una lancha obusera se halló en el combate que sostuvieron las lanchas armadas de los buques de la Escuadra con el navío inglés "Alejandro".

En la fragata "Efigenia" condujo de transporte a Surinán un batallón de guardias Walonas, en el navío "San Fermín" transportó un escuadrón de Caballería de Mallorca a Tolón y de Liorna armas para la misma plaza; en el "San Indefonso" hizo viaje de Cádiz a Portsmouth conduciendo caudales.

En 30 de Enero de 1800 pasó a Ferrol; quedó de ayudante del Arsenal, siendo destinado a la batería de parque el 25 de Agosto cuando los ingleses atacaron la plaza, desempeñando aquel día y los dos siguientes comisiones que le encomendó el comandante y mayor general del Departamento para contribuir a la defensa.

El 30 de Agosto de 1800 embarcó en el navío "San Agustín" del mando de D. Ramón Topete, en el que subsistió en el puerto hasta el de Mayo de 1801 que trasbordó al nombrado "Real Carlos" del que desembarcó en Cádiz el 6 de Julio siguiente pasaporte para Ferrol, en cuyo Departamento estuvo desempeñando interinamente el destino de ayudante de la Mayoría general del Departamento a las órdenes de D. Nicolás Villalba, D. Blas Salcedo y D. Francisco de Alsedo.

El 17 de Marzo de 1803 embarcó en la urca "Presentación" en la que hizo varios viajes a los puertos de la costa Cantábrica transportando maderas a Ferrol.

El 17 de Marzo de 1804 le fué conferido de Real orden el mando del buque correo "Príncipe de la Paz", con el que dió la vela de Ferrol para Tenerife, Puerto Rico, Habana y Veracruz, y a su regreso el 10 de Septiembre del mismo año y estando en la Coruña pronto para volver con la misma comisión, el 19 de Noviembre le fueron entregados los pliegos comunicando la declaración de la guerra a los ingleses, llegando a la Habana el 30 de Enero de 1805, donde quedó hasta Julio que cesó en el mando.

En 30 de Enero de 1806 embarcó en un buque neutral conduciendo un pliego del Real servicio para la corte, el cual entregó en Lisboa al embajador de España por no permitirle el estado de su salud ir a Madrid, siguiendo para Ferrol a mandar la 19.ª brigada de artillería.

En Junio de 1809 salió a campaña en el batallón de artillería de Marina que, al efecto, se formó en el Departamento de Ferrol, y siguió la marcha del Ejército de la izquierda hasta su retirada, y dispersado en Galicia, por cuyo motivo se presentó en Ferrol el 11 de Enero de 1809, quedando incorporado al Cuerpo de Artillería de Marina en razón a estar la plaza de Ferrol amenazada de ser atacada por los franceses, dándosele destino en la línea.

Se mantuvo en dicho Departamento durante la ocupación por los franceses, haciendo el servicio en las brigadas de artillería sin manifestar gestiones públicas ni procedimientos que infiriesen sospechas contra su patriotismo.

Disuelto el batallón de artillería de Marina en campaña, el 19 de Septiembre de 1809 embarcó en la fragata "Efigenia", en

la que permaneció hasta el mes de Septiembre de 1810 que trasbordó a la nombrada "Magdalena", destinada a operar en la costa Cantábrica en combinación con la división expedicionaria que se formó en la Coruña al mando del Mariscal de Campo D. Mariano de Renovales.

El 14 de Octubre siguiente salió de la Coruña con la expresada división conyovado veinte buques mercantes; el 16 se le incorporaron las fuerzas del apostadero de Rivadeo y el 18 fundearon todos en Gijón.

Al día siguiente se apoderaron de la plaza y el 20 tuvieron que reembarcarse dando la vela para Santoña en cuya concha fondeó el 23 cargándose tan duro temporal que se vieron obligados a dar la vela y arribar al puerto de Vivero, donde nuevamente le cargó el día 1.º de Noviembre.

En la noche del día siguiente le faltaron las anclas a la Magdalena, estrellándose sobre las piedras de la playa de Cobas, donde al naufragar pereció con toda la tripulación y transporte.

Camilo Riquer y Zabecoe.

Crónica científica.

Soy partidario decidido de los contrastes. Cuanto más violentos, más me atraen y me enamoran.

En cambio la monotonía, la igualdad, me causa y me disgusta. Es una ley de mi naturaleza, una forma de mi ser, un instinto constante que me domina, y hoy daré una prueba más de estas mis aficiones, pasando en la presente crónica de un extremo a otro, mejor dicho, de una cúspide a un abismo, de lo más elevado y más noble, casi me atrevería a decir, de lo más sublime, a lo más ruin, bajo y miserable.

Y pudiera agregar, sin apurar metáforas, ni violentos hiperbóles: desde el cielo de una especie de metafísica científica, hasta un estercolero, y aunque la palabra parezca dura y aun repugnante, es la palabra propia, como verán mis lectores al fin de este artículo.

Es un buen salto, es un estúpido desnivel, es un contraste, no solo enorme, sino que muchos pensarán que hasta es de mal gusto. Pero en todo hay que tener paciencia hasta llegar al fin.

Subamos, subamos a las mayores alturas, no con alas propias, sino con las que presta la Ciencia al que con fe anhela subir. El Universo, y ya ven mis lectores si empiezo por todo lo alto, es como una inmensa máquina a la cual algún sublime maquinista le hubiera dado cuerda estirando ó acortando todos los resortes y acumulando infinitas energías.

¿De qué modo? Con el ejemplo del resorte, casi lo hemos dicho; *almacenando potenciales*. Una potencial para no emplear más que definiciones vulgares, es una energía en potencia, energía que en un momento dado y en circunstancias determinadas, podrá pasar de la *potencial* al *acto*, como decían los aristotélicos.

Una potencial siempre se determina estableciendo desigualdades. La igualdad es la muerte, el silencio, la sombra, la nada, puede decirse.

Cuando *todo es igual a todo*, no hay motivo para que nada deje de ser lo que es. Es un socialismo cósmico en que no se agita ningún fenómeno; no es el océano bullidor, es el pantano inerte, ni siquiera corrompido, porque la corrupción es un movimiento, que hasta puede llegar a ser feúdo.

Para convertir el caos primitivo en una inmensa potencial, es preciso, como afirmamos establecer desigualdades y desniveles. Valgan algunos ejemplos.

El más vulgar, el más modesto de todos, un reloj de pesas, a la antigua.

Darle cuerda, es elevar una de las pesas a cierta altura, y ya arriba representará una potencia; y cayendo lentamente, pasará de la potencia al acto, y hará mover las agujas, y en cierto modo, hará marchar al tiempo y hará sonar la campana; y si el reloj tiene caja de música, esparracará por el espacio notas sonoras.

Si no se le hubiera dado cuerda, si no se hubiera elevado la pesa, si no se hubiera creado una energía potencial, ni habrían marchado las agujas, ni sonado la campana, ni despertado las melodías.

Pues el Universo es algo parecido a este modesto reloj.

Las desigualdades, los desniveles, las potencias acumuladas, al caer ponen en movimiento la *máquina mundial*, con la riqueza sublime de sus infinitos fenómenos, con sus estrépitos y sus melodías, con el estallido de sus volcanes y las notas armoniosas del iris en las atmósferas de los mundos.

Siempre lo mismo. La catarata es una energía capaz de trabajar porque es agua en la cresta y tiene un tal por donde caer acercándose al centro de la tierra, ó por lo menos al nivel de los mares.

Por eso es una energía potencial ó supone un desnivel y una caída.

El calorífico es otra energía como el agua de la catarata, si hay un desnivel de temperaturas: el hogar, el condensador.

Si todos los puntos del espacio estuvieran a la misma temperatura, sería triste señal de que el Universo había muerto. Algunos autores suponen, en efecto, que esta será la muerte del Cosmos: la igualdad de temperaturas. Y lo que hemos dicho en estos ejemplos, pudiéramos repetir para todas las fuerzas naturales.

Si todos los puntos de la atmósfera estuvieran sujetos a la misma presión, sobre la superficie de la tierra, no existirían los vientos; el aire estaría estancado.

Si el mar estuviera inmóvil, no existiría el oleaje.

Si la electricidad en todos sus puntos tuviera la misma potencial, no existiría la corriente eléctrica.

La desigualdad es germen de vida, porque engendra al movimiento. Aprovechemos que las grandes potenciales del Universo engendran todo lo grande que en el Universo existe, al pasar de la desigualdad a la igualdad, que en este tránsito está la vida, y al llegar al mismo nivel todas las cosas han llegado a su eterna losa sepulcral, que por algo es horizontal la losa sepulcral clásica.

Para que la vida continúe, la vida del Cosmos queremos decir, es preciso que al llegar a esa igualdad limite, existan nuevas desigualdades ocultas, engendradoras de nuevas potenciales.

En rigor las razas humanas, al utilizar las fuerzas naturales, no hacen otra cosa que utilizar inmensas energías en potencia.

Utiliza el hombre en su organismo, potenciales físicas y químicas. Utiliza en su industria, potenciales hidráulicas, potenciales térmicas, potenciales aéreas potenciales eléctricas y todas las desigualdades y desniveles que estas potenciales suponen.

Esto hace el hombre cuando se dice que utiliza las fuerzas naturales. El no las crea, pero las encausa, las dirige y se las apropia en cierto modo.

¿Se agotará alguna vez todas estas potenciales?

¿Se acabará la cuerda al reloj inmenso de los tiempos?

¿Habrá caído todo a lo más hondo de su caída?

¿El inmenso rasero de la muerte habrá llevado a todas partes su fría y siniestra fuerza niveladora?

Si esto sucediere, todo se acabó. Pero, ¿sucederá esto, ó sucederá otra cosa que ignoramos?

¿Quién lo sabe! Mientras tanto, mientras no haya caído todo la pesa de la máquina mundial, siga marchando el reloj con sus chirridos de máquina vieja y con su caja de música, que es alegría de juventud.

Y ahora demos el gran salto. Pasemos de estas regiones elevadas a las más bajas regiones.

Desde los mundos, las nubes, los océanos, las montañas, con sus cataratas, las tendidas playas con su oleaje, la tempestad con sus ciclones, el rayo con sus chasquidos, el arco iris con sus matices; a lo más ínfimo, lo más miserable, lo más ruin y lo más repugnante.

Ya lo dijimos al principio del artículo; lleguemos al centro de los estercoleros. Después de todo, hasta es tradición bíblica. Entre las infinitas industrias que dan vida a la civilización moderna, hay una serie de ellas que parecen ínfimas y despreciables, que tienen, sin embargo, extraordinaria importancia y representan muchísimos millones.

Nos referimos a las que pudiéramos llamar *industrias de los desperdicios y de los residuos*. Las industrias principales, tienen residuos numerosos, que pueden utilizarse en otras industrias, y hasta pueden cerrar uno ó varios ciclos con las principales.

El consumo en general, tiene también sus residuos, no utilizables directamente, pero que llegan a ser materia primera de otras industrias.

Sin ir más lejos, las materias fecales sólidas ó líquidas, son residuos de alimentación; pero convenientemente preparadas pueden nutrir los campos y alimentar los vegetales, formando parte de la industria de los abonos.

Todo trabajo industrial tiene su desperdicio; pero si este desperdicio no representa una potencial nula, podrá servir de punto de partida y hasta de fuerza para otra industria secundaria, que podrá convertirse en industria fundamental, mientras no se llegue al cero absoluto de las potenciales, según explicábamos al principio de este artículo.

Fijemos las ideas. Una masa de agua que cae en una catarata, representa determinada energía que puede utilizar cualquiera industria. Y al llegar el agua al pie de la catarata, serán un desperdicio, un residuo de la industria de que se trate pero este residuo podrá utilizarse aguas abajo en el riego, ó si se encuentra otro corte ó tajo del terreno, podrá convertirse en un nuevo salto de agua, fuerza motriz para otra fábrica.

Y así es fácil llegar por escalones hasta el

cero de esta clase de potenciales, que es el nivel del mar.

Los gases que se escapan de un horno, son verdaderos residuos de aquella combustión; pero como tienen una elevada temperatura, todavía son utilizables para calentar nuevas cantidades de agua.

Y así se multiplican los ejemplos hasta el infinito. ¿Qué hacen los traperos, sino aprovechar los desperdicios de la vida urbana?

Pues engrandezcamos este modesto oficio, apliquémoslo a todo; a la producción y al consumo, y el pobre traperero se habrá convertido en poderoso industrial.

Precisamente esta crónica es un ejemplo más de lo que vamos diciendo. Grandes poblaciones como Hamburgo, Bruselas, y recientemente Zurich, *quemata* por la electricidad lo que pudiéramos llamar, *residuos y desperdicios caseros*, ó como se dice en francés *ordures ménagères*.

¿Qué se hacía primitivamente de estos desperdicios? Echarlos al estercolero, aunque a decir verdad, en la vida del campo no era cosa nueva quemar estiércol para la calefacción.

Ahora se hace lo mismo en gran escala, enlazando esta industria con la electricidad; el residuo más humilde con la producción más aristocrática: la producción eléctrica.

En Zurich, en los arrabales de la ciudad, se ha establecido una fábrica en la que han montado doce hornos capaces de quemar en veinticuatro horas, 120 toneladas de *desperdicios caseros*.

Llegan estos en vagones que elevados por un montacargas de motor eléctrico, suben por encima de las bocas de los hornos, y en ellos descargan el prosoico combustible.

Más como la combustión es difícil, hay que actuarla por una poderosa corriente de aire, que lanza en el horno un ventilador, movido también por la electricidad. Advertiendo que el aire se ha calentado previamente, haciéndole circular contra las paredes de los hornos.

El calor producido por la combustión de estos residuos caseros, dice el libro de donde tomamos esta noticia, que es el *Año eléctrico*, es suficiente para engendrar vapor en dos generadores a la presión de 12 kilos, vapor que a su vez engendra energía eléctrica por medio de una fuerte dinamo.

La electricidad así producida se utiliza en primer lugar para todas las necesidades de la fábrica, y queda aun energía suficiente para alimentar la red de tranvías eléctricos de la ciudad.

Pero no basta; que todavía estos lugares y prosoicos residuos pueden dar mucho de sí.

La combustión de los desperdicios citados, deja un nuevo residuo que representa en peso el treinta por ciento de las materias primeras. Y los nuevos desperdicios, se presentan bajo el aspecto de una especie de escoria que mezclada convenientemente con la cal, se convierte en bloques de condiciones muy buenas para la construcción.

Con estos bloques, en muchas partes, se construyen casas modestas para obreros. Lo humilde busca a lo humilde, y puede proporcionarle verdaderos beneficios.

En resumen, se asegura que la explotación que hemos descrito sumariamente, dá muy buenos resultados financieros.

De todas maneras no puede negarse que es una combinación curiosísima é ingeniosa. Los pobres residuos caseros engendrando calor, engendrando vapor, engendrando electricidad!

¿Toda una red de tranvías eléctricos circulando con circulación poderosa por los humildes esfuerzos de substancias, que no hace mucho tiempo, iban al estercolero ó a la vía pública, y desde allí a la cloaca!

¿Del pudriero repugnante naciendo la corriente eléctrica, pura limpia, etérea!

Todo esto es realmente admirable, y en rigor encierra una gran filosofía y hasta me atreveré a decir, que una filosofía consoladora.

Y cuando estos residuos caseros han dado de sí todo el calor que podían dar su energía interna; cuando parece que son residuos definitivos, totalmente inútiles, se convierten en piedra, y dan albergue a las clases modestas de la sociedad.

No sonajades ni mármoles de Carrara, pero son *pedras* que seguramente, para la comodidad y la higiene, valen más que el adobe amasado con paja.

Son las canteras del pobre, son el resultado de una elaboración inmensa, llevan en sí el sello del trabajo humano en una serie de industrias.

Y aquí parece que llegamos también al cero de la potencial; pero no llegamos. Y es que los residuos caseros, y los damos este nombre a falta de otro que no nos ocurre, no representan a pesar de ser residuos, el cero absoluto de la potencial y de la energía.

Las materias fecales son una fuerza. Los residuos caseros son una fuerza, y decimos fuerza, como pudiéramos decir *energía*. El estercolero es una fuerza.

La fuerza primitiva, fué noble, fecunda, hermosa al empezar; pero con el roce de las industrias y el trabajo diario, perdió su hermosura.

cuando llegaron al sitio designado nada encontraron, a pesar de buscar y rebuscar por todas partes.

Los árabes, sin duda, habían pasado por allí; lo cierto es que después de muchas horas invertidas en indagaciones, los subordinados del mayor Wharton volvieron con las manos vacías, ocasionando a éste un gran disgusto y a aquellos algunos días de arresto.

A la puesta del sol el Sr. Kersain quiso, sin más tardar, emprender su viaje al Cairo, y como la cañonera que le había traído tenía orden de volver a Khartoum, si era posible, alquiló un "noggour", especie barca plana, ó batea, como la llaman en las costas españolas, que pueden remolcarse, tan pronto con los remos como por bestias de tiro, desde las orillas, ó sea sirgando, para ir primero a Assouán y desde allí al Delta egipcio.

No tenemos para qué decir que Gertrudis y Fatima el Sr. Mauny y Virgilio, el "baronnet" y Tyrrel con el doctor Briet, se embarcaron juntos. Un viaje en "noggour" sin ser muy agradable, no es penoso hallándose en amable compañía, y si se han sabido arreglar las cosas a fin de no necesitar ni a los bateleros ni a los "sirgantes de la ribera. El mayor de Warton cuidó de abastecer a los viajeros de cuanto pudieran necesitar, y hasta les dió, para

Hoy es todavía fuerza, pero ya no es hermosa.

Es como el obrero, que tras largos años de faena, pierde la parte estética humana; pero es una potencia productora todavía.

Así el misero obrero, andando el tiempo se ennoblecera, adquiriendo su noble ser la pureza de la corriente eléctrica y el brillo del arco voltaico.

José Echegaray.

Efemérides navales

21 de Abril.

1741. Después de la derrota sufrida por los ingleses en Cartagena de Indias el día anterior, pidieron parlamento y se abandonaron los puntos que ocupaban, incendiaron como inútil el navío "Galicia" y volaron todos los castillos y fuertes de que se habían apoderado. El almirante Vernón, al frente del resto de la Escuadra inglesa, salió a los pocos días del puerto que quedó libre de enemigos.

Según los cálculos del general Lezo, jefe de la escuadra española, dispararon los ingleses durante el sitio 6.068 bombas y más de 18.000 cañonazos; tuvieron nueve mil bajas por efecto de los combates y de las enfermedades. Por nuestra parte sólo tuvimos 200 muertos.

La escuadra inglesa formaba un total de 36 navíos, de ellos ocho de tres puentes, 12 fragatas y 130 buques de trasporte, con más de diez mil hombres de desembarco.

Algunos años después, concedió el Rey a la familia del virey Eslava que mandó a la plaza el título de "Marqués de la Real Defensa" y a la del jefe de la escuadra Lezo, el de "Marqués de Oviedo", para perpetuar la memoria de aquellos ilustres generales, recordando con aprecio uno de los acontecimientos más heroicos que ilustran la historia militar y marítima de España en el siglo XVIII.

1898.—Los Estados Unidos declararon la guerra a España. Buscaban un pretexto para ello y la explosión del crucero prototipo "Maine", de la Marina americana, acacido en la bahía de la Habana a las diez de la noche del 15 de Febrero del mismo año, proporcionó al Gobierno yanqui el motivo que en vano procuraba encontrar.

Más tarde, y después de la guerra, dos periódicos americanos, publicaron lo que transcribimos a continuación: "The Milwaukee Germania" (Estado de Michigan) declara saber, de un modo cierto, que la explosión del "Maine" no ha sido en modo alguno obra de una mano criminal, sino resultado de una increíble negligencia, respecto a la cual, el ministerio de Marina debe estar bien enterado a la hora presente.

"The Gazette de Dubeque" (Estado de Iowa), recogiendo esta confesión de la "Milwaukee Germania", se expresa así: "Siempre hemos sostenido, lo mismo antes que después de la guerra, que ésta es injusta y que los Estados Unidos asuman ante la Historia la responsabilidad de una iniquidad grande."

Somos dichosos al hacer constar que un periódico republicano y de buen sentido tal como el "Milwaukee Germania", nos dé la razón.

La guerra con España ha sido un oprobio para nosotros; ésta ha sido y sigue siendo la opinión de todo hombre honrado é imparcial. Las consecuencias de esta guerra han sido fatales para nuestro país, y nunca lamentaremos lo bastante las infamias é ignominias que ha engendrado. La mayor parte de nuestros generales de nuestros "héroes", tales como Dewey y Sampson y tantos otros se han puesto mil veces en ridículo por sus fanfarronadas y su falta de seriedad...

Los americanos habían enviado mucho antes de la declaración de hostilidades, una escuadra al mar de China, a las órdenes del comodoro Dewey. Esta escuadra, a la que se dió el nombre de "Asiatic Squadron", se componía de los cruceros protegidos "Olympia", "Baltimore", "Raleigh" y "Boston", de los cañoneros "Concord" y "Pétrel" y de los buques auxiliares "Kittloeck", "Nashorn" y "Záfiro", para transporte de municiones, víveres y carbón. La escuadra de Asia estaba estacionada en Hong-Kong.

22 de Abril.

1863.—Campaña del Pacífico. La división naval de puerto Stanley (10 de Abril) compuesta de las fragatas "Resolución" y "Triunfo" y que el día 18 y siguientes

facilitar su navegación, una escolta y subvenciones de tal naturaleza, que vencerían todas las resistencias.

La bajada del Nilo concluyó con relativa rapidez y con una alegría que solamente comprenderán aquellos que se encuentran fuera de peligro y reunidos a los que aman después de pasar por trágicas pruebas.

Una tarde, a bordo del "noggour", poco antes de llegar al Cairo, Norberto, hallándose a por solo con el señor Kersain y con Gertrudis, quiso entablar la conversación que dejó en suspenso a su salida de Khartoum con Gertrudis. La noche era templada y el cielo resplandeciente de estrellas, no oyéndose en la superficie del Nilo más que el ruido acompasado de los remos y la monótona canción de los remeros. En el Oriente la Luna, apenas visible a su curso normal, acababa de salir y parecía mirar con ternura (tan dulce y pura era su luz) al audaz campeón de la ciencia que se había atrevido a arrancarla a su somnolencia secular. Pero el astrónomo, tan valiente ante los cataclismos, titubeó en decir una simple palabra, que el Consue

Reuniendo todo su valor; —El cónsul dijo muy conmovido que la honra, hace dos meses, de pedirlos a mano de vuestra hija, y tuvisteis a bien

Contra ni en p graves de la l. Es ordena Barcelo ra, dondo por cont fue muy No falt tables in electoral res ó entr en contac caractere alteració Como c la la Pren nosotros l didatos q los oficia ALVAJ quio, i. ALBAC dríguez, zales Cor Chieheri. ALICIA rro, a.—P D. José C rro, a.—O a.—Denia nuel Antó cos Rodri ALMEF AVILA. Arenas de Arvalo: D. Jorge S Todos a BADAJ vela, a.— Don Beni tal: D. Ar var, a.; D D. Manue BALEA ra, a.; con Simón, a.; Roselló, I. BARCI 38.163; Su 35.145; Ma bó, 37.847; En los c datos soli BURGO rre-Villan José Ma tes: D. C llarecavo: I CACER trívies Ce rre-Arias, són, a.—N de la Rot Bailén, a. Vargas, a. CADIZ- horques, e nez Reim D. Juan C gusto Gor simundo ca, a.—D Frontera: conde de dóvar del CANAR D. Pedro CASTE hony, a.— verter y C CUDAI García G CORDO Guerra, a. Priego de dan, a. CORUN randa, a.— llegas, D. drón: D. deume. María de Santa Ma nández I García Pr CUENC tinez de Francisco cón: D. Ji de San Lu GERON te, a.—Ro GRANA tes Jovell te, a.—Gu cena, a.— Loja: con José Mari lo Rivas, ret, I.—C D. Manu Manuel L pues, en tres libri: GUAD! Rodrigue nes. GUIPT Santillan García, a. y Salaber Senantes, Gaytan d HUELA vier Sánc no: D. Jo de Burgo a., y D. J HUESC Boronat, varro Re te Piniés, nas, a.—I fena: D.

137 Folletón del "Diario de la Marina,,"

Los desterrados

de la tierra.

POR ANDRES LAURIE

Gordon reclamaba con tanto empeño, ha decidido hacer una llamada, no solamente a su país, sino también a todos los pueblos civilizados, interesados en que el Sudán no caiga en manos del Mahdí, y he aquí por qué me ha pedido por favor que aceptara esta misión. Yo lo podía hacer sin faltar a mis deberes, pues estando la ciudad completamente sitiada, no había que pensar, por lo menos inmediatamente, en otras cosas, y, además, debía hacerlo, pues el plan del general Gordon es el medio cierto (y desgraciadamente el único practicable) para proteger eficazmente a los mil quinientos ó mil seiscientos europeos que se encuentran en Karthoum sin contar con las tropas egipcias.

He aceptado como una honra la misión que me ha confiado Gordon, y no sin gran

peligro he podido cumplirla, llegando hasta aquí, toda vez que nuestra cañonera ha sido atacada diez y siete veces entre el confluente de ambos Nilos y Dongola.

Pero, por fin, ya estoy al abrigo de todo peligro, gracias a Dios, y no me queda otra cosa que llegar a París, como seño he prometido al General, para que la prensa de ambos mundos de conocimiento de su suprema llamada a todos los amigos de la civilización, é intentar reunir medios y auxilios.

—¿Creéis, doctor, añadió el Sr. Kersain después de estas explicaciones, que Gertrudis podrá acompañarme sin inconveniente para su salud! Tened presente que aquí el verano empieza ahora.

—Gertrudis puede ir ya hasta la Laponia, si se le antoja, exclamó el doctor. ¿No habéis notado los hermosos colores que adornan sus mejillas y el cambio tan radical que se ha operado en ella? En mi vida he observado nada tan extraño bajo el punto de vista terapéutico. El clima de la Luna, con su atmósfera tenue, pura y seca, parecía hecha a propósito para ella. Tomó tantas fuerzas desde nuestra llegada al cráter de Rheticus, que ha soportado sin el menor malestar un frío mayor que el de la Siberia, cuando llegó la noche lunar. Mi sobrina puede ir a todas partes sin daros jamás inquietud respecto a su salud,

ya veís, querido cuñado, que no es el resultado menos curioso para mí, y loable para todos, de nuestro singular viaje.

—En efecto, respondió el Sr. Kersain, muy feliz por aquellas noticias; he notado en ella un aire de bienestar y de vigor que ha llamado mi atención. ¿Pero será verdaderamente una cura definitiva, y no habrá peligro en llevarla a un clima frío y húmedo?

—Os repito que la curación es radical, replicó el doctor, y me ha sorprendido de tal modo, que no se necesitaría mucho para que realizara un proyecto que ha pasado por mi imaginación.

—¿Qué proyecto es ese?

—El de ir a establecer en la Luna una casa de salud modelo. Una competencia a las ciudades adonde mandan en invierno a los enfermos de pecho.

—¡Chitón! No hablemos más de la Luna ya sabéis que es una conversación prohibida por ahora, dijo el Sr. Kersain oyendo los pasos del mayor Warton, que venía a avisar a sus huéspedes que el almuerzo les estaba esperando.

El bravo oficial quería a toda costa hacerles olvidar la dureza de su acogida, pues se confundía en atenciones, y hasta quiso que un pelotón de soldados fuera a buscar el paracaídas y los equipajes de los viajeros al punto que indicaron; pero

cuando llegaron al sitio designado nada encontraron, a pesar de buscar y rebuscar por todas partes.

Los árabes, sin duda, habían pasado por allí; lo cierto es que después de muchas horas invertidas en indagaciones, los subordinados del mayor Wharton volvieron con las manos vacías, ocasionando a éste un gran disgusto y a aquellos algunos días de arresto.

A la puesta del sol el Sr. Kersain quiso, sin más tardar, emprender su viaje al Cairo, y como la cañonera que le había traído tenía orden de volver a Khartoum, si era posible, alquiló un "noggour", especie barca plana, ó batea, como la llaman en las costas españolas, que pueden remolcarse, tan pronto con los remos como por bestias de tiro, desde las orillas, ó sea sirgando, para ir primero a Assouán y desde allí al Delta egipcio.

No tenemos para qué decir que Gertrudis y Fatima el Sr. Mauny y Virgilio, el "baronnet" y Tyrrel con el doctor Briet, se embarcaron juntos. Un viaje en "noggour" sin ser muy agradable, no es penoso hallándose en amable compañía, y si se han sabido arreglar las cosas a fin de no necesitar ni a los bateleros ni a los "sirgantes de la ribera. El mayor de Warton cuidó de abastecer a los viajeros de cuanto pudieran necesitar, y hasta les dió, para

facilitar su navegación, una escolta y subvenciones de tal naturaleza, que vencerían todas las resistencias.

La bajada del Nilo concluyó con relativa rapidez y con una alegría que solamente comprenderán aquellos que se encuentran fuera de peligro y reunidos a los que aman después de pasar por trágicas pruebas.

Una tarde, a bordo del "noggour", poco

mismo habían sufrido un duro temporal, vuelve a reproducirse este día, ocasionando en los buques nuevas averías. La "Resolución" perdió el velacho y la caña del timón.

J. Cebrían Saura.

Las elecciones de ayer

Contra lo que se esperaba ni en Madrid, ni en provincias, registráronse ayer los graves sucesos que se temían, con motivo de la lucha electoral.

Esta, en realidad, fué muy tranquila y ordenada en toda España, exceptuando Barcelona, Vitoria, Valencia y Guadalupe, donde la lucha entre los candidatos, por contar todos con grandes elementos, fué muy empeñada.

No faltaron en ninguna parte los inevitables incidentes surgidos en los colegios electorales entre presidentes e interventores ó entre estos y los falsos votantes, pero en contadísimos casos revistieron aquellos caracteres de verdadera gravedad ó de una alteración de orden público.

Como de estos sucesos ha dado ya cuenta la Prensa de la mañana nos limitaremos nosotros a publicar la relación de los candidatos que con arreglo á los últimos datos oficiales han obtenido el triunfo.

ALAVA.—Amurrio: D. Estanislao Urquijo, I. ALBACETE.—Alcariz: D. Celedonio Rodríguez, I.—Casas Ibáñez: D. Diego González Conde, a.—Hellín: D. Juan López Chicheri, a.

ALICANTE.—Villajoyosa: D. José Jorro, a.—Pego: Sr. Vega Seoane, d.—Alcoy, D. José Canalejas, d.—Villena: Sr. Escarri, a.—Orihuela: señor marqués de Rafal, a.—Denia: Sr. Cendra, a.—Capital: D. Manuel Antón, a.; Sr. Viudes, a.; D. José Francisco Rodríguez, d.

ALMERÍA.—Berja: D. José Bellver, a. AVILA.—Capital: conde de Crescente.—Arenas de San Pedro: D. Emilio Ortuño.—Arévalo: D. Pascual Amat.—Piedrahita: D. Jorge Silveira. Todos adictos.

BADAJOS.—Fregenal: D. Eugenio Silveira, a.—Llerena: D. Narciso Maeso, a.—Don Benito: D. Manuel Dorado, a.—Capital: D. Arcadio Albarrán, a.; D. Rafael Torvar, a.; D. Jesús Lopo, I.—Almendralejo: D. Manuel Pidal, a.

JAEN.—Baeza: D. Julio Burell, I.—Ubeda: D. Juan Pasquán, a. LEON.—La Vecilla: D. Fernando Merino, I.—Murias de Paredes: D. Eduardo Dato, a.—Riano: D. Enrique Allende, a.—Sahagún: D. José Quiñones de León, a.

LUGO.—Becerreá: Sr. Saavedra, a.—Chantada: D. Javier García de Leanz, a.—Mondónedo: D. Avelino Montero Villegas, I.—Monforte: D. Guillermo J. de Osmá, a.—Rivadeo: D. Prudencio Rovira, a.—Capital (tres diputados): D. Luis López-Ballesteros, I.; D. Nicolás Vázquez de Parga, a., y D. Pedro Bustos, a.—Quiroga: don Joaquín Quiroga y Espín.—Vivero: don Eleuterio Delgado, I.—Fonsagrada: señor Portela, I.

MADRID: Capital: Sres. Garay, Prast, Gutiérrez Guirao, Agrela, Galdós, Calzada y Morote. Alcalá de Henares: D. Lucas del Campo, a.—Torrelaguna: marqués de Torrelaguna, a.—Jetafe: D. José Sánchez Guerra, a.—Navalcarnero: D. José Azopardo, a.—Chinchón: D. Pedro Martínez Calvo, a.

MALAGA.—Archidona: D. Miguel Lafuente, a.—Campillos: D. Francisco Bergamín, a.—Torrox: marqués de Larios, a.—Vélez Málaga: D. Leopoldo Larios, a.—Coin: D. Silvestre Fernández de la Soterra, a.—Gaucín: D. José Vignote, a.—Capital: D. Adolfo Suárez de Figueroa, I.; don José Alvarez Net, a., y D. Eduardo España, a.

MURCIA.—Cieza: conde de Campillos, a.—Mula: D. Juan de La Cierva, a.—Yecla: D. Juan Antonio Perea, a.—Lorca: D. Simón Mellado, a.—Cartagena: D. José Maestre, a.; D. Antonio García Alix, a.; D. Angel Moreno, a.; D. Angel Aznar, I.—Capital: D. Isidoro Lacierua, a.; D. Angel Guirao, a.; D. Miguel Jiménez Baeza, I.

ORENSE.—Bande: Gabino Bugallal, a.—Carballino: D. Luis Ugarte, a.—Celanova: D. Senén Canido, a.—Ginzo de Limia: don Eduardo Cobán, I.—Orense: D. Vicente Pérez, I.—Puebla de Trives: conde del Moral de Calatrava, a.—Valdeorras: D. José Quiroga, a.—Ribadavia: D. Adolfo Merelles, I.—Verín: D. Luis Espada, a.

OVIEDO.—Belmonte: marqués de Villaviciosa, a.—Castropol: conde de Toreno, a.—Pravia: D. Julián Suárez Inclán, I.—Villaviciosa: D. Alejandro Pidal, a.—Tineo: señor marqués de Lema, a.—Cangas de Tineo: D. Félix Suárez Inclán, I.—Capital: D. Melquíades Alvarez, D. José María Celleruelo y el marqués de Canillejas.

PALENCIA.—Astudillo: D. Isaac Manrique, a.—Carrión de los Condes: D. Antonio Guzmán, a.—Cervera de Pisuerga: D. Matías Barrio y Mier, carlista.—Palencia: D. Abilio Calderón, a. PONTEVEDRA.—Caldas de Reyes: don Bernardo Sagasta, I.—Cambados: D. Pedro Seoane, a.—Estrada: marqués de la Vega de Armijo, I.—La Cañiza: D. Alejandro Mon, a.—Lalín: D. Justo Martínez, I.—Pontevedra: D. Eduardo Vincenti, I.—Puentesabidas: D. Isidoro Bugallal, a.—Puente Caldelas: marqués de Rocamora, a.—Redondela: D. Francisco de Federico, I.—Tuy: D. Mariano Ordóñez, a.—Vigo: D. Angel Urzáiz, a.

SALAMANCA.—Ciudad Rodrigo: don Fernando Sánchez Arjona, I.—Ledesma: duque de Tamames, I.—Peñaranda: don Santiago Udaeta, a.—Sequeiros: D. Eloy Bullón, a.—Vitigudino: D. Luis Maldonado, a. SANTANDER.—Laredo: D. Luis Redonet, a.

por el Comandante de Marina de Pontevedra expediente de naufragio de la dona "Antonio López". Se acordó que no ha lugar á la formación de causa. En el puente del acorazado Pelayo se está construyendo una caseta, para la instalación de aparatos de la telegrafía sin hilos. Se anuncia la plaza vacante de cabo-de-mar guarda pesca del puerto de Guejaría (San Sebastián).

Teatro Real

Sociedad Sinfónica de Madrid. Con más nutrida concurrencia que en noches anteriores, tuvo lugar en la del sábado pasado el sexto concierto de esta Sociedad, dirigido por el eminente maestro don Enrique Fernández Arbós.

En el programa oficial figuraba en la primera parte la Suite Casse Noisette, de Tschaiakowsky, obra muy pintoresca, llena de gracia y delicado estilo, que si bien no tienen los motivos que la forman toda la brillantez del género sinfónico del autor, son un alarde de impresiones características á cual más lindas, expresadas con gran riqueza de sonoridades y llena de efectos sorprendentes de gran color y novedad.

A instancias del público se repitió el tercer tiempo, en el que el distinguido pianista Sr. Enguita tomó parte con la Celesta, instrumento que da un carácter verdaderamente fantástico y original al asunto, siendo también repetidas la danza china y la de los Mirlitons. La invitación al vals Welber fué también muy aplaudida.

En la segunda parte fué ejecutada la hermosa Sinfonía en Re de Brahms, obra cuyos dos primeros tiempos se hacen algo pesados por la monotonía en su desarrollo y en su forma instrumental. El allegretto grazioso, ó sea el tercer tiempo, varia por completo en ritmo y expresión, revelando el elegante estilo y la tendencia ideal del autor, viéndose la orquesta obligada á repetirlo con gran contentamiento del público.

Formaban la tercera parte del programa la deliciosa Suite en Si menor para instrumentos de cuerda y flauta de Bach siendo repetidos casi todos los tiempos y grandemente ocaionada la orquesta y el eminente profesor de flauta del Conservatorio señor González, que tomó parte como solista en tan maravillosa composición. Seguidamente fueron ejecutadas la Marcha fúnebre de El Crepúsculo de los Dioses y la Entrada de los Dioses en el Wálhalla de Ricardo Wagner, de modo magistral y soberbio, repitiéndose el primer número, después de una formidable ovación que no terminaba nunca.

El concierto resultó magnífico, y casi doble por la repetición de la mayor parte de los números que lo componían. Jaquesán.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones: Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Reales órdenes disponiendo se anuncien las vacantes de Cátedras que se expresan.

Ministerio de Fomento.—Real orden desestimando una instancia del Ayuntamiento de Bilbao en la que se solicita que en suspenso el Real decreto de 22 de Febrero último aprobando las Instrucciones reglamentarias para el servicio de verificación y contraste de los contadores para agua.

Otra disponiendo que la Comisión ejecutiva Superior del Instituto de Agricultura, Industria y Comercio y el Delegado Regio de Pósitos formen parte de la Asambleable de la Producción y del Comercio nacional.

El referido sistema á los tripulantes nacionales. Esta instancia ha sido resuelta en el sentido de accederse á lo que se pretende, permitiendo á los solicitantes que empleen, durante un plazo de tres años, en cada uno de los buques dedicados á la pesca en las Canarias, que serán mandados por pilotos ó capitanes españoles, un número de operarios extranjeros igual al de tripulantes de cubierta españoles que lleven, los que antes de embarcar se contratarán ante el cónsul de sus naciones respectivas, quedando sujetos á las leyes reglamentos y disposiciones de la Marina española, al considerarlos como inscriptos de mar, debiendo ser el personal de máquina español.

Al propio tiempo se autoriza, para que por el mismo plazo pueda concederse igual autorización del empleo de personal extranjero, á cuantos buques españoles pretendan usar un arte que, no siendo perjudicial, no sea conocido por nuestros nacionales, ó á los que deseen establecer industrias análogas á la de los solicitantes en Canarias ó en el Banco Sahariano.

Tráfico de pasajeros. En vista de una instancia de la Sociedad "Camacló's Union", dueña de embarcaciones destinadas al tráfico de pasajeros en Santa Cruz de Tenerife, en la que se expresa los perjuicios que les irroga los dispuesto en la Real orden de 4 de Febrero próximo pasado, referente á dicho tráfico y solicita que se declare libertad absoluta en el mismo, ó se deje subsistente la de 20 de Agosto del pasado año, derogada por aquélla: se ha declarado de Real orden que la de 4 de Febrero último no anula la de 20 de Agosto anterior, teniendo por único objeto aquélla, establecer reglas para en caso en que, por lo previsto en el punto segundo de esta última, ocurrieran desórdenes que aconsejase al Comandante de Marina, establecer un turno de embarcaciones para evitarlos.

Cuerpo general. Al teniente de navío de 1.ª clase D. Ramón Carranza y Fernández Reguera se le conceden dos meses de licencia por enfermedad. Igual licencia se concede al alférez de navío D. Alvaro Espinosa de los Monteros con arreglo al art. 31 del Reglamento de licencias temporales.

Ha sido aprobado el embarco del alférez de navío D. Manuel Fernández Lerena, en el contra-torpedero "Destructor", en relevo del oficial de igual empleo D. Juan Benavente y García de la Yega.

CARNET NAVAL

En breve serán despedidos bastantes obreros de este Arsenal lo que puede tener complicaciones, dado el importante número de huelgas actuales en la nación vecina y el número considerable de obreros sin trabajo.

Reformas benéficas. Los delegados de Sindicatos independientes de los arsenales franceses presentaron hace pocos días al Ministro de Marina Mr. Thomson los siguientes proyectos en favor de los obreros marítimos: Aumento de salarios para los de Artillería y hospitales de Marina. Contrato de aprendizaje. Reducción de las retenciones hechas en los salarios de los obreros enfermos en los hospitales.

Institución de Consejos disciplinarios ó indemnizaciones y pensiones á las viudas y huérfanos de obreros de los muelles y marineros.

F. R. Don José Cárdenas. A las tres y cuarto de la tarde de ayer falleció en esta corte, víctima de una pulmonía, el ex ministro de Fomento D. José Cárdenas.

Su muerte ha producido gran sentimiento en los círculos políticos y sociales, donde era estimadísimo. El Sr. Cárdenas nació en Sevilla en 1846 y en aquella Universidad cursó la carrera de Derecho. Desde muy joven comenzó á figurar en política, primero junto á Cánovas del Castillo y después junto á Silveira. Fué diputado á Cortes y senador en muchas legislaturas, director de lo Contencioso de Instrucción pública y de Agricultura y gobernador civil de Madrid.

Dentro del partido conservador era una personalidad muy distinguida. Trabajos meritorios se le deben al notable político, como son, la organización del servicio agronómico y la reforma de la enseñanza agrícola. En la actualidad era presidente de la Asociación de Agricultores de la Sociedad Económica de Madrid y del Casino Conservador. Había presidido también el Consejo de la Compañía Arrendataria de Tabacos y había desempeñado otros muchos cargos importantes. Era académico de San Fernando y estaba en posesión de varias condecoraciones.

Descanse en paz el notable político, á cuya familia enviamos nuestro más sentido pésame. INFORMACION POLITICA Las elecciones y el Sr. Maura. El jefe del Gobierno permaneció esta mañana largo tiempo en Palacio informando al Rey del resultado de las elecciones de ayer. Al salir detúvose á hablar con los periodistas. Manifestó que aunque los datos recibidos son todavía incompletos, el gobierno está muy satisfecho del resultado de la jornada electoral, pues excepción hecha de Barcelona, cuyos sucesos deplora, ninguno otro de gravedad ha ocurrido en toda la Península, lo que se debe en gran parte al cuidado que en evitarlos han puesto las autoridades. El triunfo del Sr. Soriano en Valencia, estimó el Sr. Maura, como demostración de la gran fuerza con que cuenta en aquella capital el batallador diputado republicano; pero satisfácele también mucho el

gran número de votos que ha obtenido la candidatura monárquica, pues demuestra que con algo más de propaganda los monárquicos podrían obtener puestos en la candidatura valenciana. Respecto á Madrid afirma el Sr. Maura, que los datos oficiales son exactos, y que si no ha triunfado la candidatura republicana ha sido porque los electores no la han concedido sus sufragios. El triunfo de la solidaridad en Barcelona no ha podido sorprender á nadie—terminó diciendo el Sr. Maura—pues estaba previsto en vista de la enorme fuerza que sumaban los elementos políticos que en aquélla figuran.

Senadores por Madrid. La candidatura de senadores por Madrid está ya acordada en principio, formándola el Sr. Molina y Molina, antiguo senador por esta corte. El Sr. Molina presentará en el encasillado á los precedentes del silvelismo; el conde de Viñaza representará á los conservadores del señor Cánovas del Castillo; el Sr. Céspedes, maurista, de los que formaron esta agrupación.

Por los liberales tomará puesto con dichos ex senadores el Sr. Díaz Gómez, también ex senador. Combinación de gobernadores. Anúnciase para antes de que se abran las Cortes una combinación de gobernadores, pequeña por el número de éstos que comprenderá, pero importante por las provincias que ha de afectar. Conforme la referencia indicada, cesará en su cargo el gobernador de Barcelona, Sr. Ossorio y Gallardo, sustituyéndole el de Valencia, Sr. Pérez Mozo, el cual á su vez será sustituido por el de Cádiz, Sr. Gómez Núñez.

Noticias.

Para digerir bien y no sufrir del estómago, necesario es mastigar bien, teniendo dentadura fuerte y sana, lo que se consigue usando á diario el gran antiséptico, el más agradable y mejor dentífrico, LICOR DEL POLLO.

Por enfermedad de uno de sus hijos ha suspendido el viaje á Galicia el exministro don Eduardo Cobán. Desearnos el pronto restablecimiento del enfermo.

Los escritores temporeros del ministerio de la Guerra, nombrados de real orden para sustituir á los de Oficinas militares cuando las campañas coloniales, y que continúan prestando servicio en las comisiones liquidadoras de Ultramar, han solicitado que, con motivo del próximo alumbramiento de su majestad la reina, se les conceda el ingreso en el Cuerpo de Oficinas militares.

Prueba Vd. RON de CUBA diez años. Único legit. de América. Superior al cognac.

LA NOTA FINAL. Gedeón escribe á un amigo, y termina así su carta: "Llevo escritos tres pliegos, y me faltan aún muchas cosas que decirte; mas para no tener que ponerte dos sellos, te escribiré el resto mañana."

LA BOLSA

Table with columns: Cotizaciones, Día 20, Día 22. Rows include 4% perpetuo interior contado, Serie F. de 50,000 pts. nominales, etc.

Valores de sociedades.

Table with columns: Acciones, Banco de España, Banco Hipotecario, Banco Hispano Americano, etc.

Obligaciones.

Table with columns: Cédulas del Banco Hipotecario, Sociedad de Chamberí 5%, etc.

Cambio extranjero.

Table with columns: Paris.—A la vista por 100, Londres.—Libra esterlina, etc.

Espectáculos para hoy.

COMEDIA.—A las nueve.—Come le foglie. LARA.—A las nueve.—El cercado ajeno.—La otra y Abuela y nieto.—El patio (doble). ZARZUELA.—A las siete (sección vermouth).—El carro de la muerte.—La copa encantada.—La cacharrera y El gallo de la pasión.—La rabalera.

COMPANIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico

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

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Abril saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor "Antonio López", y el 15 de Cádiz el vapor "León XIII" directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e Isla de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Abril saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz el vapor "Cataluña" 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 Guaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas.

El día 27 de Abril saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor "C. López y López" directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur, y Manila, sirviendo por trasbordo 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 Abril saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor "Alfonso XII" directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

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

Línea de Fernando Póo

El día 25 de Abril saldrá de Barcelona y el 30 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 viajeros 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.

Estilleros del Nervión

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas. Reparación de cascos, máquinas y calderas. Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas. Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas. Tranvías aereos. Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente. Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción. Instalación de lavaderos. Construcciones metálicas, como fuentes, ar maduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONEL. Presupuestos gratis.

Gabanes hechos para caballeros

Ricos géneros y forros, hechura superior, desde 30 y 35 pts. Pelizos 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, 3, tienda.—Fuencarral 3, entlo

COMPANIA 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 Gerencial—Montalbán, 3, Madrid ó á la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

Talleres NUEVO VULCANO de la Sociedad Navegación é Industria Muelle Nuevo, 23, BARCELONA

Construcción de máquinas y calderas de vapor y reparación de buques.—Fundición de hierro y otros metales.—Construcciones diversas.—Especialidad en máquinas de vapor sistema "Compound" y calderas de gran rendimiento y altas presiones.

La correspondencia al Administrador de la Sociedad NAVEGACION É INDUSTRIA

GRAN CENTRO DE COMISIONES Y AGENCIA DE NEGOCIOS

DE

SANTIAGO GARCIA CASTELLÓN

Solano, número 6.—CADIZ.

Diario de la Marina

ADMINISTRACIÓN: San Bernardo, 19

Precios de suscripción:

En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 ídem.—Semestre, 9 ídem.—Año, 18 ídem.
Provincias: Trimestre, 5 ptas.—Semestre, 10 íd.—Año, 20 ídem.
Unión Postal: Año, 60 íd.
Asia y América: Un año, 70.

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

Ibarra y Compañía SEVILLA

Línea regular de vapores entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos interiores.

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

Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio semanal con Bayonne y Burdeos

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

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

ALMANAQUE BAILLY BAILLIERE

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

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

INTERESA A TODO EL MUNDO
ES AMEREO E INSTRUCTIVO

600 PREMIOS EN AGREGO E INSTRUCTIVO

Participación gratis al Millón de la Lotería de Navidad

En piel 3 Pesetas



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

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

Matias López

Infantiles, Zoología, Iberos Historia España, Hombres célebres, Asuntos del Quijote, Escudos, y Banderas (Geografía). Tés especiales Pedid café familia De venta en todas partes

Biblioteca "Patria" MADRID

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

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

Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cubiertas tiradas á seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.
» » Conde de Bernar.
» » Conde de 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 FIA 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 en San Sebastián

Comisionista para Francia.
ESPEJOS MISTERIOSOS Y PEGA-NUEVOS PINCELES BARATOS

Barco terra á l...
domital...
trucción...
gran res...
vacione...
se refer...
protecci...
quinas, ...
para est...
Estos l...
terio pai...
las cual...
Italia, ...
ta eos mi...
chos con...
procurac...
de las ú...
puede co...
yor efici...
guerra n...
Estos l...
vor parti...
ben sólo...
de los bu...
vicios, ...
fia y tele...
deras y ...
cia del ti...
ra ello pi...
dos á cos...
perienic...
Estas e...
el secret...
tanto coi...
buques ...
ciencia r...
en el suj...
marítim...
parece p...
les.
Todo e...
estado ac...
ma no es...
sólo de ...
buques ...
cuentren...
exige un...
construc...
de todos...
que solo...
todos lo...
continua...
cia destru...
Esos m...
tenidas p...
cencia de...
derá jam...
presentar...
costa de...
aquí la g...
nes guar...
armamen...
tinuas m...
prueba á...
Difícil...
una naci...
terial flot...
ra de su ...
terio de ...
yectos si...
tados, en...
buename...
las nacio...
zón com...
fuerza, p...
casa su n...
En este...
á España...
cindible ...
pendient...
este se ...
flotante ...
y acaso ...
el i...
la indust...
gran fue...
empezar...
no para ...
las const...
servicios...
continua...
poseer ta...
nales y ...
cual es ...
creen si ...
Canal...
La cans...
más inter...
do Mosell...
transport...
Coblenza...
dustrial l...
oeste, se ...
Intuit...
cuenca lo...
rales, y ...
la bon, ...
ción, cada...
Los gas...
tades tén...
locales qu...
que esta ...
industria...
y tiempo...
Pero ah...
del minis...
ha rucio...
aiderar u...
Con est...
tos Horn...
91.782.000...
les suce...
enorme...
En efe...
desde 18...
que si la...
esta suma...
supuesto...
toques ...
burgo-Lo...
el 40 por