

Diario de la Marina

Año XXXIX.—Número 44.879

Redacción y Administración

Madrid, Sábado 8 de Junio de 1907

Calle de San Bernardo, 19.

Dos ediciones diarias.

IMPRESIONES

El proyecto de reorganización de la Armada leído ayer por el ministro de Marina en el Congreso, el del presupuesto del ramo para el 1908 y el de emisión de Deuda para cubrir el importe de las nuevas construcciones que se han de hacer por contrata en los arsenales, leídos por el ministro de Hacienda, constituyen un plan completo de transformación de servicios y renovación del material de la defensa marítima.

En estos tres proyectos se ve la decisión del Gobierno de dar comienzo a una política naval, y desde luego aplaudimos tal iniciativa, pues cada vez resultaba más imposible que en una nación marítima como España se hiciera caso omiso de la política naval, única que puede darle los medios para su regeneración y levantamiento.

Si el propósito del Gobierno es laudable en cuanto a intento, no lo es tanto respecto a la eficacia de los proyectos para lograrlo, pues el de reforma de los servicios de la Armada que contiene muchas medidas acertadas, en cambio desuena transformaciones no del todo necesarias, que han de producir honda perturbación en servicios constituidos y acreditados desde hace siglos que a lo suma pedían ligeras modificaciones.

Tal ocurre con la transformación de los departamentos, cuya importancia se disminuye considerablemente, desde el momento que se reduce la categoría de sus autoridades y se disminuyen sus atribuciones.

Esta parte del proyecto es la que más disgusto ha producido en la Armada, que considera la medida vejatoria y sin utilidad, dando lugar a ingerencias extrañas en la dirección de la defensa militar de aquellos puertos, produciendo dificultades y antagonismos en el servicio.

Nosotros creemos que en el estudio que del proyecto se haga en las Cortes y con las enmiendas que se presenten durante su discusión, se modificará esta parte del plan de reformas de manera que se desvirtúen los recelos que hoy existen en gran mayoría del personal de la Armada, dispuestos por otra parte a todos los sacrificios que de él se exigen a pesar de que en los demás servicios del Estado, nunca se ha llegado a hacer tanta sangre como en la Marina.

Si esos sacrificios son indispensables para comenzar la labor de la reconstitución de la defensa naval y que el país le destine las cantidades posibles para la renovación del material flotante, nadie ha de protestar de ellos dentro de la Armada; pero también se hace preciso asegurar la vida prestigiosa de la defensa naval en España, hasta ahora sujeta a crisis e intermitencias de levantamiento y abandono que a más de mantener siempre indefensa a la Nación, es la causa por su irregularidad de cuantiosos gastos y del descrédito de la Marina ante la opinión pública, que nunca se ha dado cuenta en España de las necesidades de la defensa naval.

En este concepto, el proyecto del Ministro de Hacienda de emisión de Deuda para las nuevas construcciones en los arsenales, tiende a regularizar ese servicio y a prolongarlo por tiempo indefinido por medio de deuda diferida, lo que permitirá recursos modestos pero constantes en los presupuestos del porvenir para continuar la obra de la renovación de la flota.

Este es un gran paso que se da en la cuestión más ardua del sostenimiento de la defensa naval, que hace concebir fundadas esperanzas de que ha de salir del estado precario y de ruina en que hasta ahora ha vivido.

MARINA Y COMERCIO

Servicios de navegación en el Japón

Uno de los principales puertos del mundo, por la importancia de su tráfico, es el de Kobe en el Japón que está servido por las siguientes líneas de navegación.

La Compañía de Mensajerías marítimas francesas, con servicio a Yokohama y Marsella, una salida quincenal; la Norddeutscher Lloyd, alemana; a Yokohama y Bremen; la Compañía inglesa peninsular y Oriental a Yokohama y Shanghai, en combinación con servicios regulares a Londres; la "Canadian Pacific Railways Co." Royal Mail Steamships line, inglesa a Londres; la "Northern Pacific" americana, a Tacoma (Estados-Unidos) por Yokohama.

La "Hamburg América Linie", alemana para el Havre y Hamburgo, cada diez días; un servicio combinado de las Compañías inglesas de navegación "Ocean Steamship" y "China Mutual Steamnavigation" para Londres, Amsterdam y Amberes; y otro servicio para Limerpool, por Génova y Marsella y otro para Seattle, en el Pacífico; la "American Asiatic Steamship" americana, a Nueva York por el canal de Suez.

La "Java-China-Japón-Lyn" holandesa a Tokohama y Batavia por Moji, Hong-Kong, Amoy; "Eastern and Australian Steamship" inglesa para Australia; la "China Navigation Company" inglesa para Australia y Nueva Zelanda por Hong-Kong; la "Boston Steamship Torvboat" americana, para Hong-Kong, Victoria y Tacoma.

La "Pacific Mail Steamship" Occidental y Oriental americana para Manila y San Francisco; la "Portland and Asiatic Steamship" americana para Hong-Kong y Portland en el Océano; y la "Austrian Lloyd's Steam Navigation Company" austríaca que hace un servicio irregular entre el Japón y Isisite.

Este inmenso tráfico pone al Japón en relación comercial directa con todos los países del mundo siendo de admirar el instinto marítimo y mercantil que guía a los japoneses en la organización de sus comunicaciones y servicios regulares de navegación.—X.

POLÍTICA Y PARLAMENTO

Terminada la discusión del Mensaje en el Senado, y constituido ya el Congreso, donde se han leído los presupuestos, las reformas de Marina y la de Administración local, la actividad parlamentaria que estos días pasados estaba concentrada en la Cámara alta pasa a la popular, donde a partir de hoy es seguro que ha de haber extraordinaria animación.

Hay que reconocer que existe abundante labor parlamentaria y que cuando menos hay motivos para que los representantes del país no estén ociosos. Las materias sometidas a su estudio son todas interesantes, revelan buen deseo y un interés positivo en beneficiar al país.

Mas no hay que hacerse ilusiones: este ha prestado escasa atención a ese trabajo de gran trascendencia para la vida nacional y adviértese que falta como un cierto calor a esas iniciativas, no por ser del gobierno, porque aunque fueran de otra iniciativa de contraria significación política, no interesan al país.

Es decir que el primero en mostrarse indiferente ante sus propias conveniencias es el país, que nada pide, que nada solicita, que por nada sale de su insensibilidad política, digámoslo así. En esas circunstancias la controversia parlamentaria no ha de ofrecer grandes novedades, y si el curso legislativo, llamémoslo así, es corto aun cuando no sea más que por aquello de las imperiosas vacaciones del estío, bien pronto, de todo este ruido parlamentario no quedará ni aun el recuerdo.

Algo debían pensar los partidos de Gobierno para conseguir que la opinión pública despertase a la contemplación de estos y otros esfuerzos del poder ejecutivo para mejorar las condiciones generales del país; pero si su acción había de ser eficaz tendría que iniciarse sobre bases verdaderamente sinceras porque es lo cierto, la política de partido, tanto la de la izquierda como la de la derecha están por completo desacreditadas.

Las innovaciones, las reformas, los mejoramientos, en suma los trabajos del partido que respectivamente le toca en suerte ocupar el poder son buenos y aun óptimos beneficiar al país y son dignos de aplauso, pero ¿por qué la opinión no se muestra agradecida a esos desvelos? ¿Por qué permanece indiferente como si no se tratase de servir desde las alturas el bien público?

Eso es lo que corresponde averiguar a los partidos de gobierno porque la nación lleva camino de irse divorciando más y más de los procedimientos puestos en juego para conquistar y conservar el poder, y es tan descreída por las muchas veces que ha sido defraudada, que ya no se entrega como al presente acontece, a pesar de que habrán de redundar en su provecho directo las innovaciones establecidas.

Es de desear que depuradas en el crisol del más acendrado patriotismo las nuevas reformas y proyectos económicos, marítimos y electorales, conceda la opinión a los debates que originen aquella atención propia que es indispensable, para que tengan autoridad y eficacia.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

La pesca en alta mar.—Instancia al ministro.

Málaga 7.

En reunión celebrada en la Comandancia de Marina por la Junta de pesca, se ha acordado elevar una consulta a la Superioridad sobre la base de que la Sociedad pesquera está en su derecho al pescar en aguas internacionales, como cualquiera embarcación.

Para salir a presenciar la pesca se ha invitado a la Prensa, a la Marina mercante, al personal de la Comandancia y a los cabos de mar.

El vapor "Cataluña".

Cádiz 7.

Procedente de Centro América ha llegado a este puerto el vapor de la Compañía Transatlántica "Cataluña".

Durante la travesía no ocurrió novedad.

La dictadura en Portugal

Desde hace unos cuantos días el Gobierno portugués está dando que hablar en todas partes, por sus decisiones dictatoriales. El clamor que en el país lusitano levantan esos procedimientos es enorme, y lo que no se sabe es si las circunstancias excepcionales de la política general en el vecino reino justifican o no esas medidas, que desde luego hay que considerar obedecen a situaciones interinas.

Hace algunos meses estalló una especie de conato de motín revolucionario entre las tripulaciones de algunos barcos de guerra portugueses y además se ha venido observando en el espíritu general del país portugués cierto malestar, gran contrarie-

dad que ha hecho que surjan crisis ministeriales de no fácil ni tranquila solución. Ahora ocupa el poder, en circunstancias que pueden reputarse excepcionales, un gobierno de grandes energías, que cree necesario aplicar revulsivos poderosos para regenerar el espíritu público, y las protestas que determina en la masa general por su arbitrariedad son generales.

Pero ¿es eso suficiente para considerar que la dictadura en Portugal signifique un retroceso de política, o es sólo un recurso circunstancial para tonificar desvairados y errores de los partidos políticos? Sería aventurado hacer afirmaciones concretas sobre el particular.

Portugal ha sido siempre un pueblo de grandes alientos, amigo del progreso y de la libertad. Si ahora atraviesa por un período de agitaciones poco justificadas, eso no autoriza a creer que la dictadura en el poder constituya un estado permanente; por el contrario, puede y debe creerse que significa un procedimiento de cauterización, un remedio salvador, un sistema de orden y de autoridad para encauzar las perturbadas corrientes de la política.

Hay que tener confianza en los destinos del pueblo lusitano y confiar en que sabrá ser digno de sus tradiciones y sus glorias persistiendo en las sanas y salvadoras doctrinas sobre que asentó su pasada grandeza: orden, libertad, progreso.

La cura del cáncer.

La luz de la ciencia ha proyectado de nuevo sus fulgores sobre las tinieblas del misterio biológico y ha puesto en claro los orígenes del cáncer, esa terrible dolencia que con razón se considera como el azote de la Humanidad.

No hay microbios a quienes echar la culpa de esa enfermedad. El dictamen de los sabios que han proyectado un poco de luz sobre tales obscuridades es terminante: el cáncer proviene de que los órganos en que se determina carecen de una especie de fermento segregado por el hígado.

Eso, dicho en lenguaje vulgar, quiere decir que para curar el cáncer lo que hace falta es una levadura especial. Pero ¿cuál es esta? Se ignora. Los sabios buscan, indagan, estudian y el día menso pensado la encontrarán.

Se curará el cáncer, enfermedad física, pero ¿habrá quien descubra el misterio del cáncer moral, ese fermento misterioso que permite apreciar las acciones buenas y los sacrificios y abnegaciones individuales y colectivas?

Hasta ahora no. La noción del deber, la rectitud de conciencia, la honradez estricta que consiste en no sustraer a nadie en lo moral como en lo físico, nada de lo que legítimamente pueda corresponderle, son garantías firmes, y verdaderas contra ese cáncer del alma que tan terribles estragos produce en los individuos, en las familias, en las sociedades, en los pueblos.

Llegará ¿por qué no? a curarse el cáncer moral; y tal vez, algún médico del alma, algún filósofo de altura proyecte el día menos pensado un rayo de luz sobre las tenebrosidades de la conciencia exclusivista y absorbente y redimida de esa terrible dolencia a millares de enfermos de egoísmo.

El bisturí ha sido el único que hasta hace poco estirpaba el cáncer, sin poder evitar que luego se reprodujera; tal vez y gracias a los filósofos y a los sabios se pueda curar muy pronto por el procedimiento de la persuasión que es como abren las ostras los profanos.

Abel Imart.

EL DICCIONARIO DE DERECHO MARÍTIMO

De esta gran obra, que tan justa reputación está dando a su autor, hemos visto los pliegos últimamente publicados.

Entre las cuestiones que trata llama principalmente la atención los artículos que se refieren a buques mercantes, donde se estudia su condición, armamento, construcción, etc., buques del resguardo, con cuantas disposiciones reglamentan el servicio de esta, tanto por parte de la Marina de guerra, como en cuanto hace referencia a la Compañía Arrendataria de Tabacos y fuerza de Carabineros.

Comprende también la legislación internacional y nacional respecto a cables submarinos, cabotaje, Cámaras de comercio, así las de España como las españolas constituidas en territorio extranjero. La edición reformada que acaba de publicar la Compañía universal del Canal de Suez para la navegación por éste, más las tarifas, convenios, anexos, prácticas, etcétera, y la jurisprudencia dictada por los tribunales egipcios.

Diremos por último, que con el pliego 30 se empieza el estudio de la legislación y jurisprudencia vigente sobre capitanes y pilotos, verdaderos casos de disposiciones que gracias al libro de que nos ocupamos podrá consultarse con facilidad y eficacia.

Como esta obra, por su indiscutible importancia y utilidad figura ya en gran número de buques mercantes y de guerra, oficinas de sanidad marítima, Cámaras de comercio, Juntas de obras de puertos, despachos de abogados, armadores, consignatarios y cuanto representa actividad comercial y marítima, hemos creído oportuno dar alguna idea de la fecha probable en que se terminará el primer tomo y materias que comprende.

Con tal objeto hemos interrogado a nuestro querido amigo D. Guillermo García Parreño quien amablemente nos ha facilitado los siguientes datos, que no dudamos interesarán a nuestros lectores.

El primer tomo quedará terminado en el próximo mes de Julio, y comprenderá, entre otros artículos de menos importancia, las disposiciones dictadas para los puertos de Cartagena, Castellón, Castro Urdiales y Ceuta, mas los artículos corres-

pondientes a las voces carga y descarga, cerco ó copo, centros meteorológicos, código internacional de señales, clasificación de buques mercantes (importantísimo hoy en el comercio marítimo), un apéndice con las disposiciones dictadas durante la impresión del tomo y que afectan a las materias tratadas en él y el importante artículo dedicado a comandancias y ayudancias de Marina, donde ordenadamente se determinan las facultades que corresponden a capitanes de puertos, comandantes y ayudantes de Marina, establecidas por la legislación de Aduanas, Sanidad, Código de comercio, Ordenanzas generales de la Armada, etc.

El Diccionario de Derecho marítimo es ya suficientemente conocido y no necesita nuestro elogio respecto a su bondad, reconocida y sancionada por el público. Por nuestra parte nos limitamos a enviar de nuevo nuestra felicitación a su autor, que con obra tan meritoria está prestando un gran servicio a la Marina y al comercio.

MARRUECOS

Siguen con gran actividad las gestiones entre Bu-Amena y Francia para obtener la reconciliación, que algunos aseguran que ya está hecha.

Partidarios de los dos bandos, que tomaron parte en las últimas acciones y que han llegado a Sidi-bel-Abbés, confirman que los rebeldes llevaron la ventaja.

Bu-Amena continúa ocupando las orillas del río Bureadin, asegurando la retirada sobre Tazza.

Le Petit Parisien dice que están solucionados de una manera satisfactoria los asuntos políticos de orden general que estaban pendientes entre Francia y Marruecos.

El sultán acepta y reconoce las peticiones relativas a la Mauritania y a la frontera Argelina.

Sólo quedan en suspenso los asuntos privados, pero no tardarán en ser solucionados.

El Cuerpo diplomático examinará la semana próxima los reglamentos que han de ser establecidos con arreglo al convenio de Algeciras.

Extranjero

Francia en la Conferencia de la Paz.

El socialista unificado Francés de Pressen interpelló ayer al Gobierno en la Cámara respecto a las instrucciones dadas a los representantes de Francia en la Conferencia internacional de la Haya.

Dice que hay en la Europa armada tantos gérmenes de conflictos que sería un crimen no preparar el éxito de la Conferencia para la paz.

Obra principal de la Conferencia ha de ser, añade, la proposición inglesa. La democracia francesa, en la que tan arraigado está el amor a la paz, jamás perdonaría al Gobierno de Francia el que formara en La Haya una "triple de la paz armada".

El ministro de Negocios Extranjeros, contestando a la interpelación, declara que la Comisión encargada de representar a Francia en la Conferencia de La Haya, "examinará con detenimiento las soluciones, cuya iniciativa tomará Francia y que van examinadas a sustituir la fuerza por el derecho, la guerra por la paz, el espíritu de conquista por el espíritu de libertad."

Creo Mr. Pichon que sería posible crear algo así como un "juiz de paz" internacional, que prestara relevantes servicios y que poco a poco iría sustituyendo la razón a la fuerza.

La situación en Rusia.

La información publicada por algunos periódicos extranjeros, diciendo que Stolypine había presentado su dimisión, cuya aceptación o no aceptación por el Zar hubiera determinado el porvenir de la Duma, carece en absoluto de fundamento.

Para hoy estaba anunciada la lectura en la Duma de una declaración política aprobada por el Zar, según algunas referencias y cuyo objeto es el de marcar clara y terminantemente las relaciones de dicha Asamblea con el Gobierno.

Dedícese de esto que quedará afianzada la situación de Mr. Stolypine, favoreciendo así el deseo de la Duma de sostener al actual presidente del Consejo.

Manifestación monstra.

Los viticultores franceses preparan para mañana en Montpellier una manifestación a la que esperan que concurrirán unas 600.000 personas.

Se han pedido a las Compañías ferroviarias 400 trenes especiales.

Dichos trenes deberán comenzar a circular hoy y llegar a Montpellier uno cada cuarto de hora.

El último convoy ferroviario de manifestantes llegará a la estación de dicha ciudad a las once de la mañana del domingo.

Lo más grave es devolver a sus puntos de destino la inmensa muchedumbre que ha de tomar parte en la manifestación.

Los últimos viticultores saldrán de Montpellier el miércoles de la semana próxima.

Las autoridades no saben qué hacer para que todos ellos encuentren durante su estancia en la ciudad, alojamiento y víveres.

Las hijas de Ab-dul-Hanund.

En breve, según noticias de Constantinopla, contraerán matrimonio las tres hijas mayores del Sultán de Turquía.

Van a casarse con tres altos funcionarios de la corte de su padre.

Una de ellas es viuda del hijo de Osman Bajá, el célebre defensor de Plewna, cuando la guerra ruso-turca.

La triple boda celebraráse dentro de algunas semanas, en Ildiskios.

Accidente regio.

Un telegrama de Belgrado, da cuenta de un accidente sufrido por el Rey Pedro.

Este salió a paseo a caballo, y al ir a atravesar una de las avenidas, el paso de un tranvía espantó el caballo, que, resbalando, cayó al suelo.

El Rey Pedro rodó, al propio tiempo que su cabalgadura, resultando herido en la parte superior de un muslo.

El Rey fué auxiliado por los transeúntes y policía, regresando a Palacio.

Su estado no inspira inquietud alguna.

MARINOS ILUSTRES

Tournell (D. Felipe)

Capitán de navío.

Natural de Lisboa.

Se presentó a servir en la Armada en el Departamento de Ferrol el 20 de Abril de 1770 con un nombramiento de alférez de fragata dado por S. M. el 18 de Marzo anterior.

Obtuvo su ascenso a alférez de navío en 28 de Abril del 74; el de teniente de fragata en 19 de Julio del 77; el de teniente de navío el 14 de Mayo del 79; el de capitán de fragata el 1.º de Marzo del 91, y capitán de navío el 5 de Octubre de 1802.

En 16 de Junio de 1804 fué nombrado comandante militar de la provincia marítima de Vivero.

A su llegada a Ferrol el 20 de Abril del 70, fué destinado a prestar sus servicios como agregado a los batallones de Marina de aquel Departamento, hasta que en 1.º de Agosto siguiente embarcó en la fragata "Nuestra Señora del Rosario" mandada por el capitán de esta clase D. Gaspar Quiroga; dió la vela para Cádiz donde fondeó el 5 de Septiembre, pasando al Departamento agregado a los batallones.

El 15 de Diciembre del 70 embarcó en la fragata "Palos", su comandante de esta clase D. Ignacio Mendizábal, en la que hizo viaje redondo a Manila sin tocar en puerto alguno, ni a la ida ni a la vuelta, desembarcando el 25 de Julio del 72 gravemente enfermo de escorbuto.

En el Arsenal de la Carraca estuvo a las órdenes del subinspector D. Antonio Rodríguez de Valcárcel, desde el 25 de Julio al 15 de Septiembre del 72 y desde esta fecha al 1.º de Agosto del 73 de ayudante del comandante del Arsenal D. José de Córdova.

Los meses de Agosto y Septiembre del 73 volvió a prestar sus servicios en los almancen a las órdenes del capitán de navío D. Gaspar Guiral, ocupándose del armamento de varios buques y especialmente de la fragata "Industria" que fué a Lima.

En 1.º de Octubre del 73 fué agregado al ramo de Ingenieros a las órdenes del interino comandante D. Antonio Anzoategui, con la comisión de reconocimientos de efectos en el almacén general hasta el 1.º de Agosto del 74 que le tocó embarcar.

El 1.º de Agosto referido fué destinado al navio "Astuto", mandado por el brigadier D. Adrián Coudrón de Canteu que se alistaba para Veracruz, en reemplazo del teniente de fragata D. Juan Villanueva, que cayó enfermo en visperas de dar la vela, y a su vuelta a Cádiz el 9 de Julio del 76 fué agregado por segunda vez al ramo de Ingenieros de la Carraca con la comisión de reconocimientos en el almacén de lo excluido, y después desempeñó el cometido de ingeniero de alfofe, en el que permaneció desde el 1.º de Abril del 78 que le tocó embarcar.

En este tiempo dió muestras de su inteligencia en varios cometidos que desempeñó con lucimiento, y presentó un proyecto de bomba de su invención, que examinado por el comandante de Ingenieros mereció fuera remitido a la superioridad.

En el citado día 1.º de Abril del 78 embarcó en Cádiz sobre el navio "Santa Isabel", mandado entonces por el capitán de fragata D. Francisco Idraguez y después por el brigadier D. Antonio José de Posada, en el que unido a la Escuadra que mandó el teniente general D. Luis de Córdova, en cuyo buque el "Monarca" y el "Atlante", y fragata "Asunción" hizo las campañas y operaciones de guerra que practicó aquella Escuadra durante la guerra con los ingleses del 79 al 83.

Embarcado en el "Monarca" hizo la campaña del Canal de la Mancha con la escuadra del jefe D. Adrián Cándron de Cantein, y en la fragata "Asunción" se halló en el apresamiento del convoy inglés en las Islas Terceiras.

Con la Escuadra del general D. Luis de Córdova hizo el segundo crucero por el Canal de la Mancha.

Embarcado en el navio "Atlante" el año 82 se halló el 13 de Septiembre en el socorro de los flotantes con la lancha de su buque y el 20 de Octubre en el combate que sostuvo la Escuadra combinada al mando del jefe D. Luis de Córdova con la inglesa del almirante Howe en aguas de Cabo Espartel.

El año 84 se hallaba embarcado en la escuadra que mandó el general D. Antonio Barceló en la expedición contra la plaza de Argel, asistiendo a los ocho ataques que aquel año se le dieron.

Después, los años de 86 a 89, estuvo embarcado en las escuadras que mandaron los generales D. Juan de Lángara y don Francisco de Borja, para las prácticas de evoluciones tácticas.

Estuvo también embarcado en la escuadra que en la América Septentrional mandó el teniente general D. Cabriel de Ariztizal; practicó muchas cruceros por Costa Firme y Mar de las Antillas, invinando en Puerto Cabello y la Habana; asistiendo a las operaciones de guerra que allí se rea-

lizaron, y regresó á España conduciendo caudales.

Poco tiempo después pasó á la escuadra que en el Mediterráneo mandaba D. Juan de Lángara, en la que practicó diversos cruceros y condujo varias veces tropas y pertrechos para las operaciones de Cataluña.

Embarcado de segundo comandante del navío "San Isidro", de la escuadra del mando del teniente general D. José de Córdova, dió la vela de Cartagena para Cádiz, y el 14 de Febrero del 97 se halló en el combate que en aguas de cabo San Vicente sostuvo contra la inglesa el almirante Fernis, en el que el buque de su destino hizo una horrorosa defensa del pabellón, resultando herido y prisionero.

Puesto en libertad pasó al Departamento de Ferrol en el que tuvo á su cargo el mando de varios buques desarmados, asistiendo á la carena y armamento ellos. En el mismo Departamento sirvió durante dos años el cargo de habilitado del Cuerpo general.

En los intermedios de sus embarcos ha servido en los batallones de Marina y en los arsenales, haciendo en varias ocasiones el servicio de ingeniero.

De subalterno mayor en Europa y América diez y siete años y medio, y fué segundo comandante de varios buques.

En sus informes mereció los calificativos siguientes: Valor acreditado, conducta buena, buen desempeño, regular talento y buena inteligencia en los ramos de la facultad.

El 16 de Junio de 1804 fué nombrado comandante militar de la provincia marítima de Vivero en la que el año 1809 subsistía, cuando contaba 75 años de edad.

Camilo Riquer y Zabecoe.

PRESUPUESTO DE MARINA

Memoria comparativa de los créditos del Presupuesto para el año de 1908 con los concedidos para el de 1907.

PRIMERA PARTE

GASTOS ORDINARIOS

El Proyecto de Presupuesto para 1908, sin contar las sumas que se destinan á nuevas construcciones, asciende á 29.656.569 pesetas. El Presupuesto vigente, sin contar tampoco los servicios extraordinarios, importa 31 millones 262.069 pesetas.

Resulta, por lo tanto, para el año próximo una disminución de 1.605.500 pesetas, que es el importe de las siguientes variaciones que se introducen en los servicios.

CAPITULOS 1.º Y 2.º—Administración Central.

Al objeto de agrupar más metódicamente los servicios, haciendo más eficaz la gestión administrativa y con economía de personal, pasan á depender los de carácter militar, del Estado Mayor Central; los técnicos industriales de Artillería y construcción naval y los Sanitarios, de sus respectivas jefaturas; los Jurídicos, de la jurisdicción central y Asesoría; los civiles, de la Dirección de la Marina mercante; y todos los demás que no tienen lógica cabida en ninguna de estas jefaturas, se reúnen en una de "Servicios Auxiliares".

Como consecuencia de esta reforma, desaparece la Subsecretaría, la Dirección del Personal, la Dirección del Material, la Subdirección de Asuntos generales, la Inspección de Infantería de Marina, la Dirección de Hidrografía, la Oficina de Información y la Junta de buidos entre el Estado Mayor Central, la Dirección de la Marina mercante y Jefatura de Servicios Auxiliares.

También desaparece el Centro Consultivo, cuyas funciones se distribuyen entre las Juntas de Estado Mayor y de Proyectos, las Facultativas de los Ramos, la de Clasificación y Recompensas, la de la Marina mercante y la Asesoría, sin aumento de personal y con baja de los Oficiales Generales Vocales permanentes de aquel Centro.

Existen en la actualidad, para los servicios económicos, una Intendencia general en la capital del Reino, con su Ordenación de pagos y su intervención, y una Intendencia—que es á vez Ordenación de pagos—y una intervención en cada una de las capitales de Departamento.

Estas tres Intendencias y la Ordenación de pagos Central, rinden directamente al Tribunal de Cuentas del Reino las del empleo de los créditos que mensualmente se les asignan para los gastos que ocasionan todos los servicios de la Marina.

En la nueva organización sólo queda la Intendencia general que, por medio de un Ordenador é Interventor en los puertos militares, subordinados del Ordenador é Interventor central, ejerce sus funciones económico-administrativas; y en el litoral, por medio de Comisarios establecidos en los puertos más

apropiados para el abastecimiento y obras de la Marina de Guerra.

Los servicios civiles á cargo de la Marina dependerán de la Dirección de la Marina mercante, en forma análoga á la de los servicios militares del Estado Mayor Central, ejerciendo dicha Dirección sus funciones directamente en el litoral, mediante las Comandancias de Marina y sus Juntas.

En los servicios militares, dependerán estas Comandancias directamente del Estado Mayor Central, con excepción de las enclavadas en los puertos militares, que dependerán de los Comandantes Generales de estos puertos, en lo que se refiere á estos servicios y en lo que en el régimen interior del puerto puede afectar al mando y responsabilidad de su Comandante General.

CAPITULOS 3.º Y 4.º—Puertos y Arsenales.

El Estado Mayor Central administrará en el litoral los elementos de combate, tanto personales como materiales que tiene á su cargo, por medio del Jefe de la Escuadra ó División; por los Comandantes de los buques sueltos, los Comandantes generales de los Puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, los Comandantes de Arsenales y los de Marina de las provincias; diferenciándose de la actual organización en la supresión del Capitán general del Departamento, Autoridad intermedia hasta ahora, entre los antedichos Jefes y la Administración Central.

CAPITULO 5.º—Cuerpos permanentes.

El personal con destino se ha determinado por el que resulta necesario para todos los servicios que figuran en el Proyecto de Presupuesto, teniendo en cuenta también las eventualidades que durante el año pueden ocurrir, como son entre otras, las de que hubiera que armar la "Numancia" y el "Lepanto". A pesar de esta previsión, el personal que queda excedente es bastante numeroso, si bien la economía que de esto resulta queda reducida al quinto de sus sueldos, y es bien pequeña por ahora.

CAPITULOS 6.º Y 7.º—Fuerzas navales.

Se sostienen armados durante el año, el "Pelayo", "Carlos V", "Princesa de Asturias", "Cataluña", "Río de la Plata", "Extremadura", contratorpederos y demás buques de menor tonelaje destinados al servicio de vigilancia de las costas, constituyéndose con las seis primeras unidades y los contratorpederos, una Escuadra de instrucción al mando de un Contraalmirante.

Se sostienen igualmente armados durante todo el año, el vapor "Urania" y la corbeta "Nautilus", el primero para la continuación del levantamiento del plano de las costas de las rías del NO., y la segunda, Escuela de Guardias Marinas, para la indispensable instrucción de éstos, navegando por las costas de Europa y América.

Se desarma el "Lepanto" por ser Escuela que no corresponde á su objeto, y ocasionar un gasto que, como promedio anual de todos los realizados, es de 900.000 pesetas. La Escuela se establece en tierra en forma provisional y económica para terminar la instrucción del reducido número de alumnos á que tendrá que atender. Para esta instrucción se le asignan los torpederos necesarios.

La "Asturias", Escuela Naval, llamada á desarmar por completo en 31 de Agosto de 1908 por la clausura del ingreso en el Cuerpo, continúa hasta dicha fecha en la situación actual, si bien reduciendo su personal al estrictamente necesario para la enseñanza de los 29 alumnos que quedarán en la fecha expresada; instalándose después en tierra de una manera provisional, y con mayor reducción de personal para finalizar con la enseñanza de los 16 alumnos restantes del último curso.

La "Numancia" y el cañonero "Infanta Isabel", la primera como buque que, á pesar de su antigüedad, puede aún prestar buenos servicios como Escuela de artilleros de mar; el segundo, como cañonero útil para servicios en tiempo de paz, se sostienen en primera situación con el tercio de su dotación para su mejor conservación, interin se efectúan en ellos durante el año próximos las obras de importancia que requieren sus calderas.

El "Destructor", por su mal estado, se desarma.

CAPITULOS 8.º Y 9.º—Infantería de Marina.

Las fuerzas de Infantería de Marina, en vez de constar de tres brigadas con un regimiento y un Cuadro de Reclutamiento al mando de un General de brigada cada una, quedan organizadas en una brigada de tres regimientos para atender á las guarniciones de los puertos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, Arsenales y buques, cuidando al mismo tiempo de las reservas.

A los primeros batallones se les asigna un efectivo de 382 individuos de tropa, y los segundos los compondrán las fuerzas que se destinan á la custodia de los Arsenales y buques, siendo en totalidad de 618 individuos de tropa la dotación de este Cuerpo en cada uno de los puertos expresados, independientes de los que componen la Compañía de Ordenanzas del ministerio y la destinada en el Golfo de Guinea.

CAPITULOS 10 Y 11.—Escuelas en tierra.

Además de las Escuelas Naval y de Torpedos que, como se dijo anteriormente, se instalan provisionalmente en tierra, se abre la Aca-

demia de Artillería, quedando clausurada la Escuela de Condestables.

CAPITULO 12.—Premios de enganche.

Se admiten á enganche 50 Cabos de cañón más, y en cambio se disminuye el número de primas de enganche, que se abonarán durante el año.

CAPITULOS 13 Y 14.—Establecimientos científicos.

Queda suprimida la Dirección de Hidrografía, conforme se dijo al tratar de la Administración central.

CAPITULOS 15 Y 16.—Servicios auxiliares.

Se crean las Comisiones inspectoras de construcciones en Ferrol y Cartagena para los servicios industriales que han de efectuarse por contrata, en vez de hacerlo por administración, como hasta ahora.

CAPITULOS 17 Y 18.—Penitenciaría naval.

Se consignan los haberes y raciones del personal con arreglo al nuevo Reglamento.

CAPITULO 20.—Resultas de ejercicios cerrados.

Se pide crédito para las obligaciones de esta índole que tuvieron dotación en los presupuestos de que proceden.

SEGUNDA PARTE

GASTOS EXTRAORDINARIOS

En el Presupuesto actual figuran 5.205.100 pesetas para "Nuevas construcciones".

En el proyecto para 1908 se piden para el mismo concepto 20.042.530 pesetas.

Resulta, pues, un aumento de 14.837.430 pesetas que se considera necesario para la terminación del "Reina Regente" y empezar la habilitación de Arsenales y construcción de una nueva escuadra.

En este aumento va incluido también el crédito de 109.530 pesetas que es indispensable para que subsistan los Arsenales del Ferrol y Cartagena con la organización actual el tiempo que sea preciso, interin no se contraten los servicios industriales de los mismos, toda vez que el Estado no puede prescindir, mientras no se haga la contratación, de disponer en ellos de todos los elementos que son indispensables para las atenciones ordinarias del servicio y continuación de las obras en ejecución.

RESUMEN

Rebajando del aumento que se pide para "Nuevas construcciones" el importe de las economías que resultan de las modificaciones de los servicios ordinarios, queda para el presupuesto del año próximo un aumento líquido de 13.251.930 pesetas. Para que esta suma no fuera mayor, se ha procurado que en la Armada no existan más gastos que los que son indispensables para el buen servicio y los que son de justicia para el sostenimiento del personal excedente por la pérdida de nuestras Colonias.

Madrid 10 de Mayo de 1907.—José Ferrándiz.

CUENTO

LA MANTA

Un padre casó á su hijo y le donó toda su fortuna. Quedóse á vivir el padre con los recién casados, y así pasaron dos años, al cabo de los cuales nació un hijo de matrimonio.

Fueron sucediéndose los años unos tras otros hasta cañote. El abuelo, valetudinario, ya no podía andar sino apollado en su bastón y sentíase suumbir bajo la aversión de su nueva, la cual era orgullosa y vana, y decía continuamente á su marido:

—Yo me voy á morir pronto si tu padre continúa viviendo con nosotros. Me es imposible sufrir por más tiempo.

El marido le habló á su padre de esta manera:

—Padre, salid de mi casa. Ya os hemos mantenido por espacio de catorce años. Idos á donde queráis.

—Hijo, no me echéis de tu casa. Soy viejo, estoy enfermo y nadie me querrá. Por el poco tiempo que me queda de vida, no me hagáis esta afrenta. Me contento con un poco de paja y un rincón en el establo.

—No es posible. Idos. Mi mujer lo quiere.

—Que Dios te bendiga hijo, hijo mío. Me voy, ya que así lo deseas; pero al menos dame una manta para abrigarme, pues me voy muerto de frío.

El marido llamó á su hijo, que era todavía un niño.

—Baja al establo, le dijo, y dale á tu abuelo una manta de los caballos con que pueda abrigarse.

El niño bajó al establo con su abuelo, es cogió lo mejor manta, la más holgada y haciendo que su abuelo sostuviera uno de los extremos, comenzó á cortarla en dos, sin hacer caso de lo que el anciano le decía.

—¿Qué has hecho, niño?—Exclamó el abuelo. Tu padre ha mandado que la diese entera. Voy á quejarme á él.

—¡Obrad como gustéis contestó el muchacho.

El viejo sale del establo, y buscando á su hijo, le dice:

—Mi nieto no ha cumplido tu orden. No me ha dado más que la mitad de unamanta.

—Dáselo por entero, le dice el padre al muchacho.

—No por cierto, contestó el rapáz. La otra mitad la guardo para dárosela á vos cuando yo sea mayor y os arroje de mi casa.

El padre, al oír esto, llamó al abuelo que ya se marchaba.

—Volved, volved, padre mío, le dijo. Os hago señor y dueño de mi casa; lo juro por San Pedro. No comeré un pedazo de carne sin que voz hayáis comido otro. Tendréis un buen aposento, un buen fuogo y vestido como los que yo llevo.

Y el buen anciano lloró sobre la cabeza del hijo arrependido.

Victor Balaguer.

Congreso de la Cruz Roja.

El martes 11 del corriente, en la magnífica sala del "Examination Hall, Victoria Embankine", cerca de Waterloo Bridge, tendrá lugar la solemne inauguración de la octava Conferencia internacional de las Sociedades de la Cruz Roja, Exposición aneja y Concurso internacional de la Emperatriz Maria Feodorovna.

Por el interés de los temas puestos á debate y la cualidad de las personas que de todas partes del mundo acuden al Congreso, será éste uno de los más importantes hasta hoy celebrados.

Lo preside el insigne caudillo, el generalísimo Lord Roberts, cuyo concurso eficaz como el de Sus Majestades británicas y el de los más ilustres miembros de la rancia aristocracia inglesa, se ha obtenido á la primera indicación de la Cruz Roja inglesa, que preside Lord Rostschild.

Alemania estará representada, entre otros varios, por el barón de Kneschke y los doctores Byentans, Kimmle, Küttner y Panwitz; Austria, por el príncipe Hugo de Dietrichsleix; Hungría, por el conde de Csekones, consejero íntimo del Emperador; Bélgica, por el doctor Molitor, general inspector del Cuerpo médico militar; Bulgaria, por el ministro Geréhot; Dinamarca, por el general Arendrup; Francia, por el marqués de Vogne, los célebres doctores Guyón, Renault, Carin, Blanchard, Laurent y otros y los generales Lanty, Monand y Prior; Italia, por los condes Taverna y Dellasomaglia, y el inspector de los servicios médicos del Ejército, coronel Ferrero; Japón, por el Barón Ozawa, el general médico Kasai y el famoso catedrático de derecho internacional Nagas Ariga; México, por el teniente coronel Ros, profesor de la Escuela de Medicina militar; Noruega, por el magistrado del supremo Motfeldt; Holanda, por el Gran Chambeán de S. M., Barón de Hardenbroeck; Portugal, por el par del reino Fernando Lacher; Rusia, por el afamado juriconsulto Martens, y así otras muchas naciones y las órdenes soberanas de Malta, San Juan de Jerusalem y teutónica.

Otro día hablaremos de los actos de la Conferencia.

6-6-907.

Los billetes kilométricos.

Una grave cuestión de orden público se avecina con motivo de la cuestión relativa á billetes kilométricos.

Las Compañías de ferrocarriles establecieron los kilométricos, que beneficiaron mucho la circulación de viajeros, y al amparo de ellos se crearon muchos intereses.

Las compañías entendiendo que perdían en vez de ganar, reformaron los billetes, pidiendo la necesaria autorización del ministerio de Fomento; pero el Círculo de la Unión Mercantil de Madrid representando á la opinión pública que acogió mal la reforma, pidió al ministro que no la aprobase.

El ministro suspendió la aprobación y he aquí que estamos en plena temporada veraniega, y el público carece de billetes kilométricos reformados ni sin reformar.

Esto es jugar con el público y ello no es lícito. Entendemos pues, que las compañías deben ceder cuanto puedan y el Gobierno abandonar actitudes inflexibles y llegar á un inmediato acuerdo. Y si así no fuese, lo lógico es, que el Gobierno ordene á las compañías poner en vigor los antiguos kilométricos interin se llega al acuerdo entre las compañías y el Gobierno.

Efemérides navales.

7 de Junio.

1496.—Segundo viaje de regreso de Cristóbal Colón. Como la navegación desahogada de la salida de la Guadalupe se había hecho larga, hubo necesidad de disminuir las raciones, que quedó reducida á seis onzas de pan por plaza, dando en ello ejemplo el almirante.

El hambre horrible que dominaba ya en las tripulaciones les hizo concebir la idea de matar los 30 indios que iban en los buques para comérselos ó arrojarlos en el mar para deshacerse de tantas bocas inútiles, con lo que se darían á las raciones un suplemento diario de 180 onzas de pan. En este día fué cuando se hizo pública, pero cuando el almirante tuvo conocimiento de ello pudo con su dulzura concisiva contener el tumulto, pues no había necesidad de ese medio criminal cuando antes de tres días estarían en aguas del cabo de San Vicente.

Eso les dijo y en el plazo de los tres días á las afores del último reconocieron efectivamente el cabo de San Vicente. (Mano, en su obra Historia del Nuevo Mundo, libro V, § 39.)

8 de Junio.

1512.—Desembarcó en el puerto de Pasaes un Cuerpo lucido de nueve á diez mil ingleses mandados por Tomás Grey, marqués de Dorset, escoltados por la Armada española del norte, organizada en virtud de tratado mismo de alianza con cinco mil hombres de guerra, Capitán general Juan de Lezcano. Acamparon en las inmediaciones de Fuenterabía.

1525.—Desembarcó en el puerto de Rosas el rey de Francia, Francisco I, prisionero en la batalla de Pavía, que fué conducido á esta Corte y colocado en la Torre de los Lujanes.

1758.—Combate naval. Los navíos "Soberano", "Héctor" y "Vencedor", que habían salido de Cartagena para Cádiz, á diez leguas de Torremolinos, encontraron la "Capitana de Argel" y una fragata, con las que trabaron combate.

Tomaron el navío después de una resistencia tenaz que hizo hasta irse á pique, habiendo recogido su tripulación á excepción de 80 moros que se ahogaron y perecieron en el combate, desembarcándolos en Cádiz.

1797.—Combate naval en las costas de la Isla de Cuba. Navegando en conserva el "Lanzarote" que mandaba el teniente de navío D. Manuel Rodríguez Salsidua, del "Pájaro", ambos de diez cañones, les dió caza á las diez de la mañana una fragata inglesa de 20 cañones y haciendo fuerza de vela, ganaron el puerto de Mariel varando dentro el "Pájaro".

La fragata hizo fuego sobre ella hasta rendirla. En esta situación, el comandante del "Lanzarote" echó á tierra dos cañones que colocaron en la punta del Oeste, y ayudado del comandante del "Pájaro" que pasó á una goleta corsaria situándola á la parte del Este, lograron que los ingleses abandonaran el "Pájaro" que lo tenían marineado después de tres horas de fuego. El día 12 dieron la vela entrando los dos buques en la Habana, acción que celebró la Gaceta el 12 de Septiembre del mismo año.

1835.—Falleció el jefe de escuadra don José Jordán y Maltés, en el hospital militar de San Fernando (Cádiz), para donde pidió la baja, por carecer de recursos de ninguna especie por el atraso de ciento veinticuatro mensualidades que sufría y no tener ni aún quien le fuese para su precisa subsistencia. Así murió el que había derramado su sangre por la patria, y llegado á altas categorías de la Armada, donde por su intrepidez y sus conocimientos se le había considerado siempre como un marino ilustre, digno por lo tanto de mayor consideración por parte de los gobiernos de entonces, á los cuales tampoco se puede culpar, en parte, puesto que nos halláramos en plena guerra civil y las tropas que se batían en el Norte y Cataluña, como la escasa Marina que protegía las operaciones contra los carlistas, se hallaban también mal vestidas, poco alimentadas y muy retrasadas en sus sueldos por falta de recursos; y es claro que si esto pasaba con las fuerzas vivas que se estaban batiendo, no podía exigirse la atención debida para los demás, aun cuando, como el general Jordán, hubiesen

Con el fin rina merc: tos artes s: ejercicio d: en el term: ayudantes: cías de Ma: diseño de: en la mis: ria en la q: componen: tes, malla: datos cons: todo tiemp: pendencia: ello hace: mandante: dados moc: á las capit: que teng: distritos: autoridad: hará al m:

El gene: gientes F: Disponi: celentísim: ra y Top: Habilita: rina.

—Nomi: canonero: niente de: me, en: D. Luis: —Con: va al ten: Delgado.

Declara: del servic: teniente: José Qui: Dispon: por habe: civil y ca: reserva: Ascend: tenientes: López de: Echevar: José Fer: y Barcen: Apruel: culares: Julio Cai: el cruce: Nomb: excelent: mirante: navío D.

Se ha: militar: capitán: de y á los: D. E: Pérez P: y la cru: navío D

Proyeci: El mi: Congres: el objet: ciones: y en los: La in: atencio: capitul: supuest: torizan: somete: de natis

Tratábase aquí de una alta empresa internacional, de una de esas obras que marcan un paso más en la conquista de las fuerzas naturales por el hombre.

Si los "yankees" estaban orgullosos porque hubiera nacido entre ellos, sentían cierto despecho al hacer constar que su iniciador había sido un francés, como casi todas las grandes concepciones industriales del siglo; de aquí el conflicto más tumultuoso de sentimientos en la avidez con que se seguían sus progresos.

Todos los banqueros, todos los hombres de ciencia y todos los periódicos habían tomado parte en el asunto, como si se tratase de una cuestión política y no de una cuestión de hechos. Los unos sostenían que la empresa fracasaría vergonzosamente, y daban en apoyo de su opinión argumentos muy plausibles.

Los otros creían en el completo éxito del tubo trasatlántico, y presentaban argumen-

DE NUEVA YORK A BREST

EN SIETE HORAS

POR ANDRES LAURIE

dian á Raymond entregarse en cuerpo y alma á su obra. Mas bien le devolvían la plenitud de sus facultades, y le impedían sentir la fatiga de un trabajo intelectual que le habría sido verdaderamente abrumador sin aquella compensación física.

Permanecía diez ó doce horas diarias inclinado sobre su tarea, leyendo y anotando innumerables cartas, discurriendo una correspondencia enorme, discurriendo contratos, comprobando Memorias, estudiando y retocando. Necesitaba atender á todo y afrontar la construcción de un estanque gigantesco en Far-Rockaway: la fabricación de esqueletos metálicos que debían formar el tubo trasatlántico: el establecimiento del conducto subterráneo destinado á alimentar el depósito. Sin hablar de la preparación de los barcos-fábricas de

vapor de la instrucción de los contramaestres especiales encargados de formar las tripulaciones ambulantes.

Bien pronto comenzó la colocación del tubo, por secciones de trescientos kilómetros asignados á cada barco. Desde la primera semana se vió con seguridad que la operación marchaba sin dificultades serias. Al principio era muy lenta; apenas si cada barco-fábrica llegaba á tender cien ó doscientos metros de tubo por día. Pero poco á poco adquirieron práctica las tripulaciones ambulantes; establecióse cierta emulación entre los diferentes barcos, estimulados por los Boletines que les llevaban correos especiales. Al cabo del primer mes de trabajo en el mar, había por la mayoría excedido, por término medio, dos kilómetros de tubo sumergidos por día.

Lo esencial, en suma, era que esta inmersión se hiciese normalmente; que los almadieros llenasen bien su cometido, y que el tubo quedase horizontal y rectilíneo á la profundidad de cuarenta y cinco metros. Esto es lo que los buzos, vestidos de escalandras y provistos de niveles con linterna eléctrica, especialmente contruidos según dibujo de Raymond, comprobaban á medida que el tubo caía en su sitio. Cuando la horizontalidad no era perfecta, seales neumáticas indicaban la corrección al barco, que la llevaban á cabo

en seguida por medios muy sencillos; la práctica los había hecho familiares á todos los contramaestres.

Al mismo tiempo que procedían á las comprobaciones, los buzos sujetaban á los almadieros submarinos los segmentos del pequeño cable eléctrico que acompañaban al tubo de un extremo, y que debían ser soldados, como los segmentos del conducto.

Tan pronto como el mar se picaba ó el tiempo era inseguro, se suspendían los trabajos, y si había necesidad, se abandonaba el tubo; pero siempre después de haber sido cerrado con cuidado y provisto en su extremo libre de una enorme boya eléctrica. Gracias á estas precauciones había que sufrir pocas averías. Una sola vez perdióse un segmento de siete kilómetros de tubo por falta de un jefe de tripulación que se empeñó en proseguir la inmersión á pesar de que el tiempo se hacia amenazador.

En otra ocasión la boya eléctrica indicadora de un extremo de tubo abandonada se apagó ó desapareció, y no fué encontrada. Pero los datos tomados eran exactos, que después de cinco horas los buzos del barco encontraron el tubo y pudieron elevarlo.

El aprovisionamiento de estos talleres flotantes estaba asegurado por medio de transportes de vapor circulando entre los

puertos de amarre y los grupos de barcos, para proveerlos de combustible, gutapercha, esqueletos metálico y viveres.

En una palabra, después de las deficiencias inevitables del principio, todo funcionó bien pronto perfectamente, y quedó evidenciado que la terminación de la obra no era más que cuestión de tiempo. Raymond había fijado de antemano este tipo en trescientos días de trabajo con veinte barcos-fábricas, y en ciento cincuenta con tripulaciones dobles. Ahora esperaba terminarlo todo en cuatro meses, es decir, antes del invierno. Así apresuraba con todas sus fuerzas los trabajos de Far-Rockaway; podía esperarse que el tubo trasatlántico estuviera acabado antes que el estanque de partida.

El día en que pudo dar á Ebenezer la prueba tangible de estos resultados, por un conjunto de informes favorables apoyados en una excursión á los talleres flotantes más próximos á la costa americana y de una soldadura de segmentos sumergidos efectuada con pleno éxito, aquel día el "rey del petróleo" tuvo la certidumbre de que se llegaría al fin y quedó tan contento, que quiso celebrar la gran noticia con un magnífico baile.

Inmediatamente se dirigieron las invitaciones. La fiesta debía sobrepasar en su tiosidad á todas las que hasta entonces se

habían visto en Nueva York. Ebenezer lo quería así, á la vez que para mostrar su lujo, para afirmar su confianza en el triunfo definitivo. La empresa no había dejado de levantar violentas críticas. Desde el día en que había comenzado su ejecución, la prensa se había apoderado de ella con el ardor indiscreto que la llevaba en América á ocuparse de todo lo que puede interesar la atención pública.

Tratábase aquí de una alta empresa internacional, de una de esas obras que marcan un paso más en la conquista de las fuerzas naturales por el hombre.

Si los "yankees" estaban orgullosos porque hubiera nacido entre ellos, sentían cierto despecho al hacer constar que su iniciador había sido un francés, como casi todas las grandes concepciones industriales del siglo; de aquí el conflicto más tumultuoso de sentimientos en la avidez con que se seguían sus progresos.

Todos los banqueros, todos los hombres de ciencia y todos los periódicos habían tomado parte en el asunto, como si se tratase de una cuestión política y no de una cuestión de hechos. Los unos sostenían que la empresa fracasaría vergonzosamente, y daban en apoyo de su opinión argumentos muy plausibles.

Los otros creían en el completo éxito del tubo trasatlántico, y presentaban argumen-

prestado los meritorios servicios que todos unánimes le reconocen y que quedan reñados con la concepción que requieren estos trabajos.

J. Cebrián Sáura.

INFORMACION DE MARINA

El marqués de Arellano. Procedente de Cádiz ha llegado hoy a Madrid el capitán general D. Antonio Perea y Orive, marqués de Arellano, nombrado capitán general del Departamento de Ferrol.

El general Perea hizo esta misma mañana su presentación al ministro, con quien celebró una larga conferencia, y se propone salir muy pronto para Ferrol, con objeto de tomar posesión de su destino.

Tribunales de examen. La Cámara de examen de Barcelona solicitó recientemente del ministerio de Marina que sean las entidades de su nombre las que designen los dos capitanes de la Marina mercante que han de formar parte de los tribunales de examen para prácticas.

El ministro de Marina apreciando que aunque las Cámaras de Comercio son entidades oficiales y no lo son las Asociaciones de navieros y capitanes, no cabe dudar que de existir estas últimas son ellas las que han de conocer mejor el personal de capitanes, por lo tanto están en condiciones de elegir, los más aptos para formar parte de las Juntas de exámenes; y que así se viene en parte practicando en Barcelona y Bilbao, donde el comandante de Marina suele pedir vocales á las Asociaciones de capitanes, ha dispuesto que en los puertos en que existan ambas Asociaciones, uno de los capitanes sea nombrado por la de navieros y el otro por la de capitanes; donde no haya más que una de estas Asociaciones y Cámara de Comercio, cada una de estas entidades nombre uno de los capitanes, en los que no haya más que Asociación ó Cámara de Comercio, la que exista designará los dos; y donde no haya ninguna, seguirán siendo nombrados por los capitanes de puerto.

Artes de pesca. Con el fin de que en la dirección de Marina mercante exista constancia de cuantos artes se emplean en España para el ejercicio de la pesca, se ha dispuesto que, en el término de cuatro meses remitan los ayudantes de los distritos á las comandancias de Marina respectivas, un modelo ó dibujo de cada uno de los que se emplean en los mismos; acompañando una memoria en la que conste las partes de que se componen, nombres de ellas, embarcaciones, mallas, dimensiones y todos cuantos datos consideren necesarios para que en todo tiempo se tenga en la expresada dependencia noticia exacta sobre cuanto á ello hace referencia. Los respectivos comandantes, reunirán también los mencionados modelos ó diseños correspondientes á las capitales de las provincias, y una vez que tengan en su poder los de todos los distritos, deberán elevarlos á la superior autoridad del departamento, y, á su vez, lo hará al ministerio.

Cuerpo general. El general Ferrándiz ha firmado los siguientes Reales órdenes: Disponiendo que el vicealmirante, Excelentísimo é ilmo. Sr. D. Pascual Cervera y Topete, perciba sus haberes por la Habilitación general del ministerio de Marina.

Nombrando segundo comandante del cañonero "Marqués de la Victoria" al teniente de navío D. Angel Cervera y Jácome, en relevo del oficial de igual empleo D. Luis de Castro y Arizaím.

Concede el pase á la Escala de Reserva al teniente de navío D. Felipe Arias Delgado.

Declarando indemnizable la Comisión del servicio desempeñada en Bilbao por el teniente de navío é ingeniero naval don José Quintana y Junco.

Disponiendo que sea baja en la Armada por haber sido jubilado el exgobernador civil y capitán de fragata en la escala de reserva D. Enrique Capriles y Osuna.

Ascendiendo al empleo inmediato á los tenientes de navío D. Juan Antonio Ruiz López de Carvajal y D. Santiago Méndez Echevarría, y los alféreses de navío don José Fernández Almeida y D. Pedro Aznar y Bárcenas.

Aprueba la licencia para asuntos particulares concedida al teniente de navío don Julio Cañizares y Moyano, embarcado en el crucero "Infanta Isabel".

Nombrando ayudante de órdenes del excelentísimo é ilustrísimo señor vicealmirante D. Pascual Cervera, al alférez de navío D. Joaquín Cervera y Valderrama.

Condecoraciones. Se ha concedido la placa de la real y militar orden de San Hermenegildo, al capitán de fragata D. Angel Elduayen Mathé, y á los tenientes de navío de primera clase D. Emilio Croquer Cabezas, D. Julio Pérez Perera y D. Carlos Lara Granados, y la cruz de la misma orden al teniente de navío D. Manuel Núñez Boado.

Proyecto de emisión de Deuda PARA LAS construcciones navales

El ministro de Hacienda leyó ayer en el Congreso el siguiente proyecto de ley con el objeto de cubrir el importe de construcciones navales que se hagan por contrata en los astilleros nacionales.

A las Cortes. La índole y la importancia de las urgentes atenciones que se consignan en el art. 1.º del capítulo adicional de la sección 5.ª de los presupuestos generales del Estado para 1908, autorizan como recurso excepcional el que se somete á la aprobación de la Cortes; al efecto de satisfacer en plazos escalonados en cinco

años, el gasto que en ocho se invierta en las nuevas construcciones navales, que por contrata se ejecuten en los Astilleros nacionales con arreglo á la ley modificando los servicios industriales de la Marina, que aprueben las Cortes.

En su consecuencia, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de las Cortes el siguiente: PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para emitir, en las series que fueren procedentes Deuda del Tesoro en obligaciones al 3,75 por ciento de interés anual, amortizables trimestralmente en el plazo de ocho años, y exentas de todo impuesto ó contribución, hasta la cantidad total que no exceda de 175 millones de pesetas nominales; con exclusiva aplicación á cubrir el importe de las construcciones nuevas navales que se hagan por contrata en los Astilleros nacionales, con sujeción á la modificación de los servicios industriales de la Marina, que aprueben las Cortes.

Art. 2.º El ministro de Hacienda, á petición del ministerio de Marina, podrá negociar estas obligaciones amortizables, hasta el importe del crédito que las Cortes autoricen en el concepto de las referidas construcciones, en el art. 1.º de un capítulo adicional de la sección 5.ª, "ministerio de Marina", de los presupuestos generales.

El producto de la negociación se figurará como ingreso en el estado letra B, sección 5.ª, "Recursos del Tesoro", bajo el epígrafe de "Producto de negociación de Obligaciones del Tesoro para construcciones navales".

El servicio de intereses y amortización de las obligaciones que se emitan estará dotado en la sección 3.ª de las Obligaciones generales del presupuesto del Estado.

Art. 3.º Juntamente con el proyecto de presupuestos del Estado para cada año, el Gobierno dará cuenta á las Cortes del uso que haya hecho de la autorización concedida en esta ley.

Madrid 7 de Junio de 1907.—El ministro de Hacienda, Guillermo J. de Osma.

INTERESES NACIONALES

Costumbres suicidas. El tema inagotable en nuestros publicistas, el de exagerar los defectos propios y encomiar no con menos exageración también las aparentes virtudes de otras naciones.

Casi con los mismos títulos publicamos hace pocos días unas líneas en estas columnas, inspiradas en el concienzudo discurso leído por el Sr. Villamil al ingresar en la Academia de la Historia y hoy volvemos sobre el mismo tema, no sólo porque á ello nos incita un ejemplo que viene de fuera, de Francia precisamente, de la que siempre ponemos como ejemplo de nación, incapaz de incurrir en nuestros desaciertos ó desgracias más bien, sino porque creemos prestar un gran servicio al escitar mayor contención en esa fatal costumbre ó manía de arrojar por el suelo, generalizando con sobrada frecuencia, lo que para los nacionales debe ser, sino inmejorable, por lo menos de gran respeto y por ende sino perfecto con defectos de índole subsanales.

Nos explicaremos con un ejemplo. Nuestra Marina de guerra en su larga historia ha corrido los vicisitudes de todas las instituciones nacionales. Hija al fin y al cabo de un Estado que desde hace siglos no ha logrado vivir una veintena de años seguidos sin padecer una guerra interior ó exterior, la Marina de guerra tiene que padecer la misma enfermedad que aqueja á los restantes organismos nacionales.

No obstante, cuando llegó el momento del peligro nunca le salvó sin dejar como rastro humilde de su intervención algún hoyo que esmaltara la historia del glorioso Cuerpo.

Y al hablar del Cuerpo, nos referimos á cuantos intervienen directa ó indirectamente en la finalidad y vida del buque de guerra.

Quien repase con serenidad de ánimo la historia de España se convencerá de cuanto llevamos dicho.

Ahora bien, ¿puede convenir á nadie, puede ser útil á una nación, pues de interés nacional queremos ocuparnos el que, adelantándose á conocer las verdaderas causas que han originado una desgracia en una de esas complicadas máquinas flotantes, dé como hecho indudable que solo la incultura de los llamados á manejarla es el origen de la catástrofe?

Pueden dividirse en tres grupos, por razón del efecto social que tales averiguadas apreciaciones producen, los que vense impresionados por semejantes conceptos negativos emitidos con notorio prejuicio; el vulgo, el elemento técnico y el afecto específicamente á la Marina, concretando todo lo posible la clasificación.

No se detiene el vulgo á examinar las causas del suceso, limitase á recoger las apreciaciones y cuanto más pesimistas sean con mayor fruición.

El afán crítico, en el mal sentido de la palabra, forma parte tan integral del vulgo que el silencio le es sospechoso y en la duda le carga en el platillo de la maledicencia y el aplauso, juzgase frecuentemente apasionado, al señalarle la culpabilidad posible, le admite como indudable y al verla desnuda y sin atenuantes se complace en descarnarla y llegar hasta los túmulos descubriendo en la discusión lo que no pudo soñar el prejuicio más imaginativo.

De semejante operación intelectual, excitada inconscientemente por el abuso del adjetivo, tiene por fuerza que nacer la planta más terriblemente dañosa para una sociedad, pues el vulgo compone más del ochenta y cinco por ciento de ella, la falta de fe, fomentada por el prestigio que vé en casi todo lo existente; y como ese vulgo no tiene tiempo ni quiere pararse á examinar sobre la lógica de sus apreciaciones ni mucho menos en la razonable forma de buscar remedio de lo que él tiene que calificar de irreformable, (tan incommensurable considera el mal) se hunde al cabo y al fin en un desaliento musulman que le convierte en ser incapaz de algo útil para la nación.

El elemento técnico vé con acorramiento; primero, la falta de una razón fundamental para formular apreciaciones tan desconsideradas, después la inconsciencia con que el vulgo admite como artículo de fe semejantes precipitados dictámenes, y en fin, su impotencia para destruir atmósfera tan densa que poco menos que le envuelve.

En cuanto á la víctima de tales aberraciones... fácil es presumir su situación. Después de convertirse en constante defensor de una verdad, tal vez con intención de popularizarla, ríndese ante la imposible lucha, si no exclama desesperado: ¿queréis una víctima más, pues ¡aquí me tenéis!

¿Hay alguna exageración en lo dicho? Sentaos al lado de una mesa en cualquier café y hablad de nuestros marinos y de nuestros buques de guerra y oiréis cosas sabrosas...

En Francia se han perdido en pocos meses varios buques de guerra de gran importancia. La prensa se ha alarmado ante catástrofes que tanto daño hacen á la patria, pero lejos de achacar á los marinos la culpa de tales pérdidas, juzgándoles de incapaces, han penetrado más en la causa de tan lamentables consecuencias encontrando gran parte del mal en

la organización de aquella marina, que permite que los oficiales llamados mañana á gobernar un buque de guerra permanezcan en situación pasiva largo tiempo olvidando las costumbres de mando y de la técnica indispensable para cumplir cometido de tanta trascendencia con seguridades de éxito.

Y si esa pasividad se registra en una nación que cuenta con numerosos buques de guerra, júzguese lo que por fuerza tiene que pasar en España con centadas unidades, de escasa importancia técnica y con los fuegos apagados casi todo el año.

Lejos, pues, de propagar esa enemiga hacia la marina y sus dignos representantes debe buscarse la causa de los males, cuando éstos se exteriorizan y pedir su remedio, que para todo lo hay.

Todo antes de sembrar entre las multitudes un fatal pesimismo que imposibilita muchas veces aplicar el necesario remedio al mal casi siempre mucho menos de lo que se cree, pesimismo que hay que convencerse que es un verdadero suicidio nacional con todas sus inevitables y fatales consecuencias.

F. P. M.

LA EXPOSICION NACIONAL PERMANENTE EN MADRID

De importancia inmensa para la industria y la agricultura española, para nuestra riqueza en general, es la anunciada "Exposición Permanente en Madrid", próxima ya á su realización. El proyecto era y es grandioso por lo que ha de beneficiar á nuestra producción al movimiento mercantil y á la exportación de nuestros productos. Y tan magna empresa ha obtenido un completo éxito gracias á la adhesión entusiasta de altas personalidades que han formado, para su realización el siguiente

Consejo de honor

- D. Arcadio Albarrán. D. Benedito Antequera. D. Arturo Ballesteros. D. Antonio Barroso. D. Ramón Bustelo. Conde de Estaban-Collantes. D. Florencio Fiscevich. D. Jovino García Tuñón. D. José González Pintado. D. Victoriano Lorente. D. Andrés Mellado. Marqués de Mochales. Marqués de Mont-Bois. D. Enrique Núñez de Prado. D. Benigno Quiroga L. Ballesteros. D. Tirso Rodríguez. Marqués de Reinos. D. Severido Eduardo Sanz Escartín. Conde de Torres-Cabrera. D. Mariano Vázquez de Zafra.

No es posible negar que las exposiciones parciales ó generales, locales ó universales, llenan una misión, siquiera en ellas se atiende más al lujo y al esplendor del momento con los inevitables sacrificios, que á fines prácticos y utilitarios. A estos certámenes no pueden concurrir más que los productores en grande escala, los ricos: para los pobres están cerrados. La proyectada "Exposición Permanente" no es eso. Persigue un fin eminentemente práctico. A ella concurrirán todos los productos nacionales de la industria y la agricultura y España, si se nos permite la frase, se conocerá á sí misma, porque hoy es corriente que busquemos en el Extranjero lo que tenemos aquí, sin noticias de su existencia.

Esta "Exposición Permanente" será un gran Centro de contratación, un verdadero mercado nacional, un lazo de unión entre la producción y el consumo.

Por medio de Agencias en España y en el Extranjero por los datos que unos y otros aporten y con los informes relativos á las necesidades de los principales mercados del mundo, la "Exposición Permanente en Madrid" está llamada á poner en movimiento nuestra riqueza y á dar salida ventajosa á los productos españoles.

Y como la más importante de sus ventajas, debemos señalar la de servir de lazo de unión entre la producción española y los mercados de América, suprema aspiración de nuestras necesidades mercantiles, que encuentran por este medio satisfacción cumplida.

Digna es de atención una obra que viene á contribuir al engrandecimiento y prosperidad de la patria y tanto en las esferas sociales como en el mundo de la inteligencia, en la Banca, en la industria, en el comercio, en la Prensa y en todas las clases de la sociedad, ha encontrado por esto, entusiástico apoyo. Por nuestra parte tendremos al corriente á nuestros lectores del desarrollo de esta nueva empresa, á la que prestaremos nuestro concurso.

LAS CORTES

SENADO

Sesión del 8 de Junio de 1907.

Presidiendo el general Azcárraga, se abre la sesión á las tres y treinta y cinco. El conde de Belascoain pide no se tenga en cuenta la petición hecha en días anteriores por el conde de Casa Valencia, acerca de la división de las islas Canarias en dos provincias.

El conde de Casa Valencia anuncia una interpelación sobre las posesiones del Muni.

El conde de Peñalver pide se mejore el servicio de teléfonos, bastante deficiente por cierto, y el marqués de Bolaños formula un ruego de escaso interés.

Se entra en el Orden del día, se prueban varios dictámenes y se levanta la sesión.

CONGRESO

Sesión del día 8 de Junio.

A las tres y media, y presidiendo el señor Dato se declara abierta la sesión. Juran tres diputados. El Sr. Calvet pide al ministro de Gracia y Justicia que traiga á la Cámara algunos procesos incoados en Cataluña.

El ministro promete atender su ruego. El Sr. Bertrán y Musitu dice, que para mejor discutir el proyecto de administración local vengan á la Cámara todos los antecedentes del proyecto.

El Presidente de la Cámara así lo promete. El Marqués de Casa Laiglesia pregunta al Sr. Maura qué hay de cierto de la división en dos de la provincia de Canarias.

El Sr. Maura contesta en los mismos términos que lo hizo en el Senado, añadiendo que cuando se discuta el proyecto de administración local es el momento de formular toda clase de preguntas.

Varios diputados formulan ruegos de escaso interés. El Sr. Beltrán explica su interpelación sobre la destitución del Ayuntamiento de Valencia.

En un extenso discurso defiende á los concejales republicanos de aquel Ayuntamiento, protestando de su destitución. Dirige censuras á los concejales conservadores pretendiendo demostrar que éstos fueron los culpables de la destitución de aquel Ayuntamiento.

Hablando de la situación de Valencia dice, que allí se tiene alarmado al pueblo por las numerosas precauciones sin fundamento que se han tomado.

Se queja de lo vigilados que están los concejales republicanos destituidos. Hablando de Guisolsola dirige contra éste grandes censuras, diciendo que es el verdadero culpable de la anormal situación que reina en Valencia.

El ministro de la Gobernación le contesta rebatiendo las manifestaciones del Sr. Beltrán.

Dice, que si en Valencia se han tomado ciertas precauciones ha sido por la hostilidad del pueblo contra Guisolsola. El Sr. Soriano, interrumpe varias veces al ministro siendo llamado al orden por el presidente.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones: Hacienda y Marina.—Los proyectos de ley leídos ayer en las Cortes.

Ministerio de la Gobernación.—Real decreto declarando en situación de jubilado á don Segundo Abadía y Sesma, Jefe de Administración de segunda clase del Cuerpo de Correos.

Otra concediendo á la razón social Felten und Guillaume autorización para amarrar en Tenerife un cable y su duplicado, que vengán directamente de Emden.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Real decreto concediendo honores de Jefe de Administración civil á D. Juan Sáez de Parayuelo y Gallarza.

Otro modificando los artículos 10, 16, 17, 18, 19, 22 del Reglamento de la Dirección general del Instituto Geográfico y Estadístico.

Ministerio de Fomento.—Real decreto declarando oficialmente constituida la Cámara Agrícola del Noya, de San Saturnino de Noya (Barcelona).

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden adjudicando á los señores don Luis Calleja y Fernández y D. Antonio Boceta y Rodríguez el Teatro Real para su explotación.

INFORMACION POLITICA

La tarde parlamentaria. Han comenzado las discusiones políticas en la Cámara popular, pero con escasa animación.

El Sr. Beltrán, diputado por Valencia, á rto del fuego, examinando la política general del Gobierno en aquella provincia.

Su discurso produjo en la Cámara escaso efecto. Contestóle el ministro de la Gobernación brevemente y rechazando, como es de rigor, los cargos formulados por aquél contra el Gobierno.

En los pasillos de la Cámara la animación ha sido bastante mayor que en el salón de sesiones.

Los proyectos de ley ayer presentados por el Gobierno han sido el tema de todas las conversaciones, haciéndose comentarios para todos los gustos.

Los proyectos de administración local y reforma electoral son, sin duda ninguna, los que mayor revuelo han producido, pudiéndose asegurar que no serán aprobados sin larga y empeñada discusión, que habrá de llevar á los proyectos importantes modificaciones.

En la Alta Cámara la sesión ha sido brevísima y desprovista en absoluto de interés por no haber asuntos de que tratar, hasta que las comisiones presenten los dictámenes referentes á los proyectos de ley últimamente presentados á la Cámara.

Las reformas en la Armada. La Comisión que entiende en este proyecto de ley se reunirá á última hora de la tarde para constituirse.

Será nombrado presidente el señor marqués de Mochales, por ser vicepresidente de la Cámara y secretario el Sr. Navarrete probablemente.

El Mensaje. La Comisión del Congreso encargada de redactar el dictamen de contestación al Mensaje presentó este tarde su dictamen, que ha quedado sobre la Mesa.

Acercá de este asunto conferenciaron, separadamente, á primera hora con el señor Maura los Sres. Canalejas y Salmerón, y en estas entrevistas quedó resuelto que la discusión del Mensaje comience el lunes próximo.

Consejo de ministros. A las seis y media de la tarde se han reunido los ministros en el domicilio del señor Maura para celebrar Consejo.

Publicaciones.

El regimiento de Wad-Rás en el atentado á SS. MM. los Reyes de España. El bizarro capitán del regimiento infantería de Wad-Rás, D. Sinfiriano Gómez, ha tenido la excelente iniciativa de escribir con el título que encabeza estas líneas, una interesante obra dedicada á honrar la memoria de las infelices víctimas del horrible atentado del 31 de Mayo.

Mejor que cuanto nosotros pudiéramos decir da idea de los nobles y levantados fines que con la publicación de este libro se persiguen las siguientes líneas que al frente de la obra escribe su autor dedicadas al lector.

"Hacer suelta narración de los hechos que preceden á la bola regia verificada el 31 de Mayo de 1906 y del atentado anarquista de este mismo día; recopilar todo lo que la prensa profesional y política ha dicho respecto al concepto que mereció la conducta observada por el Regimiento de Wad-Rás con tan triste motivo, y rendir mi humilde y justo homenaje á las víctimas, son los fundamentos de este libro.

Hay además otra poderosa razón. Por obligaciones de mi cargo me ha sido factible com-

pelar los numerosos testimonios con que se honró Wad-Rás y por lo tanto al Ejército; testimonios que sin este trabajo permanecerían siempre ignorados.

Al pretender hacerlos públicos uniéndolos á la más verdadera reseña que queda apuntada me he inspirado solamente en el espíritu de compañerismo que engendra el amor á nuestras glorias; y sería para mí la más anhelada aspiración, si con ello pudiera cooperar al tributo de merecido recuerdo á aquellos héroes inmolados en cumplimiento de su deber".

Tan hermosa aspiración cúmplala á maravilla la obra, que será sin duda ninguna leída con interés y emoción y conservada con cariño por cuantos han logrado alcanzar alguno de sus ejemplares.

Lleva el libro á su frente un notable prólogo del distinguido médico militar D. Antonio Sánchez Reyes, y ha sido editado con gran esmero por el brillante regimiento de Wad-Rás, que tan heroico comportamiento observó en el momento del atentado.

Al digno coronel del Regimiento de Wad-Rás D. Gabino Aranda, que ha tenido la amabilidad de remitirnos un ejemplar de tan interesante obra, que damos sinceramente agradecidos por su atención.

Noticias.

Doña Luisa Pérez Garcés, calle Ceres, 25, Madrid, que padecía de la vista desde hace 4 años, á causa de una enfermedad considerada incurable, había quedado ciega al punto de no poder conducirse sola. Después de haber ensayado todos los tratamientos y desahuciada por la ciencia, acaba de recuperarla, y puede leer y escribir; gracias á los remedios vegetales del afamado oculista americano, calle Mariana Pineda, 3, Madrid.

Filtros Pasterisateurs, de mucho interés para la Marina; véase anuncio en cuarta plana.

Desde el próximo lunes, las horas para visitar el Museo arqueológico nacional serán de siete de la mañana á una de la tarde, los días de trabajo, y de nueve á doce de la mañana, los festivos. La entrada es pública y gratuita.

Pruebe usted RONDE CUBA diez años Único legítimo de América. Sup. al cognac.

LA BOLSA

COTIZACIONES Día 7 Día 8

4% perpétuo interior contado. Serie F. de 50,000 pts. nominales... 82 50 82 70

5% amortizable. Serie F. de 50,000 pts. nominales... 100 40 100 50

Valores de sociedades. Acciones. Banco de España... 445 00 447 00

Obligaciones. Cédulas del Banco Hipotecario... 102 45 102 45

Cambio extranjero. París.—A la vista por 100... 111 20 111 20

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

Cazadores Se vende una viña de seis fanegas de cabida, incluyendo con las tapas del monte del Pardo, y con salida del mismo, la más próxima á Madrid.

PROPIETARIOS Se desea comprar una casa en sitio céntrico, distante á unos doscientos metros de la Puerta del Sol.

Espectáculos para hoy. ZARZUELA.—A las siete (sección vermouth).

Imp. del Fomento Naval, San Bernardo 19

COMPANIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Junio 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 Junio 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 e Isla de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

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

Línea de Filipinas.

El día 22 de Junio saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor "Alicante" directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore, 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 Junio saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor "León XIII" 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 Junio 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 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 23 de ancho.

Machina de 100 toneladas. Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONEL. D

Presupuestos gratis.

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.

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 General—Montalbán, 3, Madrid

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

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 E INDUSTRIA

MATÍAS LOPEZ

CHOCOLATES, DULCES,

ROMBONES, CAFES, TES Y SOPAS.

Caramelos del QUIJOTE con 60 escenas del libro. Id. infantiles (Zoología), 624 figuras. Id. Historia de España con 335 personajes. Id. hombres célebres, 350 retratos. Id. escudos y banderas, 370.

Con sus álbums correspondientes

Pedid sus BOMBONES de fama universal y fondants en legantísimas cajas, grajeas y almendras bañadas, caramelos Alpes, pastillas, cafés, tés y sopas.

Pedid café familia

De venta en todas partes

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.

30 años de vida tiene el

ANUARIO DEL COMERCIO

DE LA INDUSTRIA, DE LA MAGISTRATURA Y DE LA ADMINISTRACIÓN DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL (BAILLY-BAILLIERE)

PARA 1907

Precio: 25 pesetas, franco de porte.

Dos voluminosos tomos, impresos en papel Indiano, lo que ha permitido reducir su peso y volumen á pesar de llevar más datos y páginas que en años anteriores.

CONTIENE

• DATOS: Estadísticas.—Geográficas.—Históricas.—Descriptivas.—Movimientos.—Vías de comunicaciones, telegráficas, telefónicas, postales.—Producción agrícola, industrial, minera, etc.—Comerciantes.—Industriales.—Principales contribuyentes.—Magistratura.—Administraciones del Estado, provinciales, municipales y eclesiásticas.—Ferias.—Fiesta mayor.—Arreos, etc., etc.—En fin, cuantos datos pueden ser útiles al comercio, industrial, oficinas del Estado, sociedades de todas clases, á las personas de carrera, civiles, militares, liberales ó eclesiásticas.

• PARTE OFICIAL, detalladísima, por estar reconocida de utilidad pública por Reales órdenes.

Todos los pueblos de España, por insignificantes que sean, ordenados por provincias, partidos judiciales, ciudades, villas ó lugares, incluyendo en cada uno: 1.º, una descripción geográfica, histórica y estadística, con indicación de las carreteras, estaciones de ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, ferias, establecimientos de baños, círculos, etc.; 2.º, la parte oficial, y 3.º, las profesiones, comercio é industria, con los nombres y apellidos de los que las ejercen.

Los habitantes de Madrid, Barcelona y Valencia, por sus tres divisiones de apellidos, profesiones y calles. Y los de Cuba, Puerto Rico y Filipinas por los dos órdenes de apellidos y profesiones. Información completísima de todos los Estados Hispanoamericanos.

Portugal, completo.

Sección de anuncios é índice geográfico.

De venta en la Librería editorial de Bailly-Baillière é Hijos, Plaza de Santa Ana, 40, Madrid, y en las principales del mundo.

Perfumería GAL

Arenal, 2.

Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena.—Muralla del Mar, 65, primero.

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llavan 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.

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, 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!



Filtros Pasteurizateurs MALLIÉ

de Porcelana de Amianto declarado reglamentario para el Ejército por R. O. de 29 de Mayo de 1905, y de tierra de infusorios, sistema Berkefeld. Los mejores sistemas conocidos hasta el día.

Monopolio de venta para España:

Ricardo Gutiérrez Solana

Esparteros, 3.—EL ANGEL MADRID

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.

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

Berlin S. W. 43, Friedrichstrasse 27

Maugars en San Sebastián

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