

# Diario de la Marina

Año XXXIX.—Número 41.893

Redacción y Administración

Madrid, Martes 25 de Junio de 1907

Calle de San Bernardo, 19.

Dos ediciones diarias.

## El acuerdo marítimo.

Por el novísimo acuerdo suscripto por España, Inglaterra y Francia, cada una de esas potencias se compromete a mantener el statu quo en las costas españolas y francesas del Mediterráneo y del Atlántico y en los dominios que las tres naciones concertadas poseen en aquel mar ó en la parte de este que baña el litoral español y el litoral africano, obligándose solidariamente a defenderlo por los medios que aconsejaren las circunstancias en el caso de que cualquiera de los firmantes estimase que su continuidad hubiere sido turbada.

Mientras esas contingencias tengan por campo de acción nuestro litoral, es decir, mientras sea la nación española la que sufra las dolorosas consecuencias inherentes a una alteración del mencionado statu quo no pueden resultar compromisos graves para nuestra patria del cumplimiento estricto de las estipulaciones convenidas en el indicado acuerdo, porque serán Inglaterra y Francia, naciones poderosamente marítimas, las encargadas de cumplir lo pactado.

Peró, ¿y si en vez de ocurrir eso, el statu quo se altera en el litoral francés, por ejemplo, y de llegar el instante de hacer efectivo y de exigirle, como es lógico y natural, el cumplimiento por parte de España de esas estipulaciones? ¿Cómo hará España honor a su firma, al compromiso solemnemente contraído?

Esto debe meditarse mucho. La firma de ese convenio sumamente honroso para España, supuesto que la coloca al mismo nivel de Inglaterra y Francia nos impone sacrificios posibles a los que es imprescindible hallarse en condiciones de realizar, y para ello es necesario disponer de una importante fuerza naval.

Lo que durante tantos años la nación española no ha podido realizar por sí, que es crear un potente núcleo naval militar, tendrá ahora que efectuarlo por virtud de las circunstancias, y esa sola consideración es suficiente para que cuantos anhelamos ver a la patria española bien defendida y servida en el mar, bendigamos la formación de ese acuerdo de las potencias mediterráneas, que aun cuando sólo sea de un modo indirecto, implica la obligación de disponer de medios para defender el statu quo en las costas mediterráneas y atlánticas de las naciones signatarias.

España tiene ya que pensar de una manera seria en su reconstitución marítima. Ha sido considerada como potencia de primer orden al formalizarse ese pacto, y tiene que corresponder como tal a todas las incidencias que puedan derivarse de ese compromiso: necesita una escuadra.

Los elementos navales de que hoy disponemos no están a la altura de ese compromiso. Hay que refrescar nuestro material flotante y crear unidades nuevas; y eso hay que hacerlo sobre la marcha, es decir, sin mayores dilaciones ni incertidumbres. La base naval indispensable para hacer frente a los deberes que impone a España el acuerdo del Mediterráneo, sea grande ó sea pequeña, ha de ser efectiva y no hipotética.

La opinión, el país, las Cámaras, deben percatarse de la situación que crea a España ese acuerdo mediterráneo, que repetimos es una circunstancia que debemos bendecir cuantos anhelamos que el poder marítimo sea para España una verdad consoladora y no una ficción soñada.

La atención pública no debe apartarse un punto de este solemne pacto para que no pueda darse el caso desgraciado de que la nación española pueda encontrarse en condiciones de faltar a lo solemnemente aceptado.

La reconstitución marítima de España debe iniciarse inmediatamente sin perder minuto, pues aun cuando el statu quo en el Mediterráneo no corra por ahora el menor peligro, pudiera ocurrir que lo corriese y estuviéramos en el caso de tenerlo que defender.

## MARINA Y COMERCIO

### El servicio de los puertos

Uno de los factores más perjudiciales para el fomento del comercio marítimo español, es el defectuoso del servicio de sus puertos. Cantidades fabulosas se han invertido en acondicionar las principales metrópolis marítimas de nuestra época, las que han servido para disminuir las molestias de la navegación, para asegurar con economía de tiempo y de averías los embarques y desembarques de productos, legando a tales resultados en Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Nueva York, etcétera, después de un estudio muy detallado de cuanto convenia hacer desaparecer en esos puertos como contrario a su buen servicio.

De ahí la posibilidad de que se unan los trenes y los buques mediante líneas férreas tendidas en los muelles, haciendo innecesarios servicios intermedios de acarreos y lanchajes, el establecimiento de almacenes de depósito y de elevadores, donde la carga se realiza rápida y cómodamente, de desembarcaderos directos que permiten al pasajero saltar de la cubierta del barco a muelles limpios y cuidados sin atravesar darsenas y bahías ó bordo de botes inseguros y tripulados por gentes codiciosas y no siempre bien intencionadas.

Alcanzar esas ventajas que son las que forman las fisonomías simpáticas de los puertos, por decirlo así, parece empresa temeraria para los españoles; á la protección de intereses menudos se vienen subordinando otros más importantes y cuando ya la transformación de los medios de embarque y desembarque es visible en todos los países, en el nuestro se ha iniciado tan tímidamente, que pueden citarse casos en que las condiciones na-

turales de un puerto y sus obras de arte, no se utilizan en la forma que deberían.

Sirva de ejemplo Santander: la profundidad de las aguas de su bahía y la disposición de los muelles, permiten atracar á su costado á los trasatlánticos y los de alguna Compañía atracan los días en que no se dedican á operaciones de carga ó de embarque, más en el día en que deben recibir el pasaje desatracan, fondean en el centro de la bahía y obligan á los viajeros á llegar á su bordo embarcados en lanchas, esto es, imponiéndoles innecesariamente una molestia que se habría evitado desde su lugar de amarre en el muelle y llevando ya la carga y pasaje completo.

Este ejemplo basta para que se comprenda lo alejados que nos encontramos en prácticas y costumbres y de los procedimientos usuales en las localidades marítimas adelantadas.—X.

## Ecós navales.

### Torpedero automóvil.

Un extraño buque de esta clase, proyectado por el conde Recopé, jefe de ingenieros navales, ha atracado al muelle inmediato en el Sena al puente de la Concordia, á fin de verificar pruebas ante una Comisión del ministerio de Marina.

El nuevo buque tiene dos aspectos muy interesantes. El primero es que puede ser un arma terrible que cueste muy poco. El segundo porque su introducción en la Marina francesa significa el primer paso dado en la adopción de motores de aceite.

El torpedero inventado por el conde Recopé, es de 55 pies y medio de eslora y va movido por dos motores de aceite de fuerza total de 150 caballos, con cuatro cilindros y dando 900 revoluciones.

El buque tendrá un radio de acción de cerca de 100 millas y su velocidad en las primeras pruebas fué de 16 millas. Un tornillo sistema Krebs simplifica la transmisión y cambio de velocidad.

El armamento consiste en un sólo torpedo que se dispara por un tubo colocado en la roda.

La nueva embarcación posee la gran ventaja de una una completa ausencia de humo; dos ó tres hombres á lo sumo bastan para su manejo, en vez de los doce ó quince que necesitaría un torpedero ordinario de igual tamaño.

## Extranjero.

### La política portuguesa.

La agitación producida en Portugal por la dictadura, aumenta extraordinariamente en algunas poblaciones.

En Oporto la redacción del periódico *A Beira* fué ayer cercada por la policía con objeto de que no se publique.

Los redactores se han negado á salir de la casa, cerrando las puertas.

El público intentó agredir á la policía para que dejara franco el paso.

El juzgado instructor continúa dictando autos de prisión y procesamientos por los últimos sucesos.

El partido regenerador ha publicado una sensacional protesta.

En ella dice que se debe desistir de que las representaciones recurran á la Corona, en vista de la ineficacia de las protestas que hasta ahora se han formulado ante el Rey.

Añade que no por eso desistirá el partido de su actitud intransigente contra el Gobierno, exigiendo las responsabilidades que sea menester para garantizar la seguridad pública y los derechos individuales.

Se ha suspendido de orden gubernativa la publicación de varios diarios democráticos.

### Un globo funesto

Un telegrama de Viena da cuenta de una terrible tragedia de la que han sido víctimas varios aeronautas.

Al pasar un globo sobre el pueblo de Boszremeny, se desprendió la barquilla y cayó bruscamente; arrastrando á las tres personas que la tripulaban.

Eran estos tripulantes dos oficiales del Ejército francés y un ingeniero austriaco. Cayeron de una grandísima altura y murieron instantáneamente al chocar contra el suelo.

Libre del peso de la barquilla, el globo continuó apresuradamente su ascensión. El aerostato descendió durante la noche en el patio de una casa particular.

En aquel sitio se hallaba durmiendo un hombre.

Como la noche era cerrada, el individuo aquel, al despertar le ruido de la caída, no pudo ver el aerostato, ni darse cuenta exacta de lo que á su lado ocurre.

El globo se le aparecía como un monstruo enorme y sin forma determinada. Asustado ante aquella inesperada invasión, encendió una luz para poder apreciar claramente de que se trataba.

El globo se incendió é hizo explosión ruidosamente.

El fuego se propagó al edificio, que ardió á su vez, y de un modo tan rápido, que no fué posible atajar ni localizar el incendio.

Las llamas alcanzaron á otras siete personas, produciéndoles la muerte las quemaduras.

El hecho ha causado inmensa impresión.

### Un naufragio.

En las costas de Santiago de Chile naufragó ayer el vapor "Coirel", pereciendo casi todo el personal que iba á bordo.

### Duelo salvaje.

Dos operarios de las grandes fábricas de

acero que el millonario yanqui Carnegie tiene en Nueva York, batieron ayer de una manera que causa verdadero horror.

Como arma ofensiva, utilizaron dos barros de hierro puestos al rojo.

Presenciaron el horrible encuentro los compañeros de trabajo de los combatientes, petrificados de terror.

Ambos adversarios cayeron al instante derribados al suelo.

Al levantarse, sus vestidos ardían y su piel se desprendía en girones.

Cuando sus compañeros pudieron auxiliárlas, estaban ya llenos de quemaduras y sin esperanza de salvación.

### La Cámara de los Comunes.

El jefe del Gobierno inglés presentó ayer á la Cámara de los Comunes la siguiente proposición:

"Cuando las dos Cámaras no estén conformes acerca de un bill, nombrarán una Comisión interparlamentaria para llegar á un acuerdo. Si la Comisión fracasara se nombrará otra, y si á esta segunda le ocurriera lo propio, entonces la Cámara de los Comunes acordará que el bill se convierta en ley, á pesar de acuerdo de la de los Lorea.

"Es necesario á todo trance, termina declarando la proposición, que tenga predominio la Cámara de los Comunes.

## PERRERIAS

### JUEGAS MATUTINAS

La persecución de los perros vagabundos constituye un espectáculo de los más pintorescos durante las madrugadas veraniegas.

Los pobrecitos canes, corren como alma que lleva el diablo, en un estado de inquietud y de agitación, que sino produce espontáneamente la hidrofobia debe faltarle muy poco.

Quienes parecen verdaderos hidrófobos son los perreros, esos seres indefinibles, mal comidos, peor trajeados, de rostros repulsivos y miradas torva que tienen la misión de echar el lazo á los perros sin amor.

Como por cada cabeza perruna perciben tan antipáticos individuos un estipendio, que no es del todo insignificante, y suelen escasear los perros vagabundos se impone la negra realidad, que consiste en atrapar á mansalva los perros cautivos, ó si se quiere los chuchos no libres.

Y hay escenas tremebundas. El perrero defiende su presa con uñas y dientes; el perro gime lastimeramente; el dueño ó dueña se sulfura y protesta hasta enrojecer, y el pueblo soberano, que se ha enterado de la hazaña, se amotina y trata de lynchar al perrero.

La protección al débil es innata en nuestras buenas masas populares. Quizá el perro no está en condiciones de morir, pero ¿y si lo estuviera? ¿Que responsabilidad!

Todas estas juegas matutinas tienen el privilegio de enardecer á las gentes callejeras. Los balcones se llenan de caras curiosas y la calle se ve pronto invadida por los libertadores de chuchos inocentes.

Si un alma generosa no rescata á tiempo al infeliz cautivo, deslizando un argumento irrefutable entre las sucias manos del perrero, el conflicto puede llegar hasta adquirir las proporciones de un motín.

Es un cuadro de malas costumbres públicas, que hace pensar en los tesoros inagotables de bondad que encierran nuestras masas populares y que si se encorazan bien servirían para redimir otro género de cautivos más dignos de tal merced: los explotados de la miseria por negociantes sin conciencia.

Abel Imart.

## De Marruecos

Aumentan en Melilla los temores de que mañana se libre un combate entre leales y rebeldes.

Estos, enterados de que las tropas del sultán acampadas en Mar Chica están diezmadas por las deserciones, se proponen atacarla obligándolas á embarcar en los vapores que para protegerlos en caso de huida permanecen anclados.

Se espera con ansiedad el resultado de la lucha.

En las orillas del Muluya ha sido encontrada una embarcación que desde el domingo no se tenía noticias y que salió tripulada por cuatro españoles.

Ninguno de los tripulantes se hallaba á bordo por lo que se cree que han perecido ahogados.

## DE LA COSTA

(POR TELEGRAMA)

### Los duques de Mecklenburgo

Las Palmas, 24.

A las doce de la mañana ha fondeado en este puerto el vapor alemán *Eleonore Weckmann*, que conduce á los duques de Mecklenburgo, de regreso de su viaje á las posesiones alemanas de Africa.

Por causa del retraso que trae en su viaje, los duques no han bajado á tierra, pues el buque permanece aquí pocas horas.

### Vapor embarrancado.—Salvamento del barco.

Cádiz 24

Frente al castillo de San Sebastián embarrancó esta madrugada el vapor *Arcola* que procedía de Sevilla y navegaba con rumbo á New York. En su auxilio acudieron el consignatario y el práctico mayor del puerto, logrando después de hábiles maniobras fondearle en Puntales.

Antes de zarpár lo reconocerán los buzos por si tuviese averías que reparar.

Si el viento hubiese tenido la dirección

de la marcha del barco es seguro que se hubiese estrellado contra los escollos.

### Un ahogado.

Bilbao 24.

Un tripulante del vapor "Mahoma" tuvo la desgracia de caer al mar ahogándose.

Otro tripulante que lo quiso salvar corrió el peligro de perecer también.

### La escuadrilla á Rosas.

Barcelona 24.

Ha zarpado de este puerto la escuadrilla compuesta del "Lepanto", y los torpederos "Halcón" y "Barceló".

Van con rumbo á Rosas.

## La pesca del "bou"

En cumplimiento de lo prevenido en la real orden de 28 de Octubre de 1905 y teniendo en cuenta los acuerdos de las Juntas de pesca del litoral tomados respecto de la línea á partir de la cual podrán efectuar sus corridas las embarcaciones del "bou" han sido aprobadas de real orden con carácter provisional debiendo informar con aquellas nuevamente después de trascurrida la temporada de pesca venidera, para aprobarlos en definitiva ó para modificarlos. La pesca al "bou" ó con cualquier arte de arrastre remolcado por embarcaciones, ya sean parejas, ó bien por una sola embarcación, podrá ejercerse en las diferentes provincias, ateniéndose á lo siguiente:

**Huelva.**—A tres millas de la línea de costa formada por la quebrada que resulta de unir: Ayamonte con Torre del Oro; Torre del Oro con punta Montijo.

**Sevilla.**—A tres millas de la línea de costa formada por la quebrada que resulta de unir: Torre del Oro con punta Montijo, y punta Montijo con punta Candor.

**Cádiz.**—Por fuera de la línea determinada por sondas no inferiores á 35 ó 40 metros, y la cual corre al S. 27° E., distando de punta Candor 5,5 millas, de Cabo Roche 6 y de Trafalgar 7. Se cuidará también en el extremo N. de la línea, límites de las aguas de la provincia, que no marquen las embarcaciones el faro de Chipóna á menos de N. 26° E. Cuando estén las embarcaciones en la antedicha línea, á 7 millas de Trafalgar, y demorando este cabo Norte 50° E., pueden recorrer al N. S. 76° E. hacia Tarifa sin rebasar el N. S. de punta Camarinal.

**Málaga.**—Por fuera de la línea que resulta de unir la punta de la Concepción ó Moma con el faro y punta de Torrox, el faro y punta de Torrox, con el faro de Torre del mar, desde este fero hasta la enfilación del faro de Málaga con la Torre de la Catedral, SE. 1/2 S-NO 1/4 N la línea de costa, y desde esa enfilación á Torre Quebrada también la línea de costa, desde Torre Quebrada al faro y punta de Calaburras, de la Torre y faro de Calaburras á la Torre y punta de las Doncellas, y de esta punta á la punta Europa de Gibraltar. Por consiguiente, quedan las parejas obligadas cuando corran de levante por poniente á chorrar (recoger el arte) ó á tomar la vuelta del Sudoeste, antes de llegar á la enfilación faro de Málaga con Torre de la Catedral; y cuando corran de poniente por levante, no podrán calar más que á levante de dicha enfilación, siempre se debe sobretender que estas operaciones se efectúan de tres á cuatro millas del puerto de Málaga.

**Almería.**—Por fuera de las tres millas de la línea que resulta de unir, punta de la Concepción ó Moma á cabo Sacratif, cabo Sacratif á Punta Carchuma, punta Carchuma á punta Negra, punta Negra á punta del Río (Adra), desde punta del Río (Adra) á punta del Moro, punta del Moro á punta y Torre de las Entinas, punta y Torre de las Entinas á punta del Sabinal, punta del Sabinal á punta Elena, punta Elena á Faro del Castillo (Roquetas), faro del Castillo (Roquetas) á Torre de Rambla-Honda, Torre de Rambla Honda á punta del Río (Golfo de Almería), y punta del Río (Golfo de Almería) á Cabo de Gata.

**Cartagena.**—Por fuera de las tres millas de la línea que resulta de unir, cabo de Gata á Torre de Vela Blanca, Torre de Vela Blanca á Morro Genovés, Morro Genovés á punta de Loma Pelada, punta de Loma Pelada á punta de la Polacra, punta de la Mesa á punta Carabineros del Cantal, punta Carabineros del Cantal á Isla de los Terreros, Islas de los Terreros á Torre de Cope, Torre de Cope á punta del Calnegre, punta del Calnegre á Farola de Mazarrón, Farola de Mazarrón á cabo Tiñoso, cabo Tiñoso á cabo del Agua, cabo del Agua á cabo Negrete, cabo Negrete á punta Espada, punta Espada á cabo Palos, cabo Palos á Islas Hormigas (Mar menor), Islas Hormigas (Mar menor) á cabo Cervera, cabo Cervera con la punta Oeste de la Sierra de Font Calent.

**Alicante.**—Fuera de las tres millas de la quebrada formada por cabo Cervera con la punta Oeste de la Sierra de Font Calent, Sur de la Sierra del Molar con la Torre de la Escalera, cabo Santa Pola con la farola de Alicante, farola de Alicante con cabo de las Huertas, cabo de las Huertas con farola de Villajoyosa, farola de Villajoyosa con islote Benidorme, islote Benidorme con punta Ifach, y punta Ifach con Cabo la Nao.

**Valencia.**—Desde el cabo la Nao hasta el río Cenía, límite de la provincia, las parejas del Bou y demás embarcaciones que emplee cualquier otro arte de arrastre, ha-

rán sus corridas fuera de las líneas determinadas por puntos, cuyos sondajes no sean menores de 30 brazas, siempre y cuando estas líneas estén separadas de la costa por lo menos tres millas, en armonía con lo dispuesto en la Real orden de 28 de Octubre de 1905.

**Tarragona.**—La línea á partir de la cual podrán ejercer las corridas las embarcaciones del Bou y que distará dos millas de la costa, será la distancia por la línea de costa paralela á aquella, á partir de la isla Buda hasta cabo Gros; y desde éste hasta el río Foix, la línea de costa sólo distará en todos sus puntos una milla de los de tierra. Desde el río Foix hasta el extremo Norte de la provincia ó sea hasta Torre Garral, será el límite de la zona vedada para la pesca con todos los artes de arrastre, el veril exterior de los Bruts, entre los cuales y costa, la pesca de arrastre estará prohibida.

**Barcelona.**—En el espacio de costa comprendido entre Garraf y Mataró, deberán empezar sus corridas las embarcaciones del Bou á milla y media de la costa, obligando á los palangeros, sardinaleros y demás artes fijos ó de deriva, á que tengan varios gallos grandes muy visibles (según el tamaño de arte con que pesque), y si es de noche, á que tengan estos gallos y sus barcos con luz, á fin de que tanto el buque que navegue como los pescadores del Bou, puedan separarse fácilmente y no causar averías en los artes calados, de lo que se les hará responsables siempre que los otros pescadores no infrinjan lo dispuesto para ellos.

Los pescadores de Estartit, la Escala y Cadaqués, podrán ejercer la pesca del Bou en el Golfo de Rosas, empezando ó rindiendo las embarcaciones sus corridas, á partir de la línea que va desde cabo Norfeo á la punta más saliente de las Medas.

**Mallorca.**—Por fuera de la línea que una Capdepera con cabo Formentor, así como fuera de la que una Cala Figuera con punta Salinas, pueden empezar ó rendir las corridas las embarcaciones del Bou, y lo mismo pueden hacerlo tres millas por fuera de Capdepera, punta Colom y punta Salinas, así como también pueden pescar al Bou á igual distancia por fuera de Cala Figuera, Isla Dragonera y Cabo Formentor.

**Menorca.**—Correrán las embarcaciones del Bou fuera de una línea sinuosa que siga tres millas la dirección de la costa y paralela y á ella en toda su extensión, y en los grandes entranes que forman los puertos de Mahón, Ciudadela, Fornells y Addaya, y en la ensenada de cabo Caballería, harán aquellas sus recorridas por fuera de una línea también paralela y á tres millas de las obtenidas, uniendo las puntas que determinan las bocas de los referidos puertos.

**Ibiza.**—En esta Isla y en Formentera, se puede ejercer la industria del Bou á partir de la distancia de tres millas de la costa sin tener en cuenta las ensenadas y bahías.

Es también la voluntad de S. M. que no habiendo determinado la Junta de pesca de Barcelona más límites para ejercer la industria del Bou en aquella provincia; que los correspondientes á los trozos de costa comprendidos entre Garraf y Mataró, y en el Golfo de Rosas, quedando unos espacios grandes de mar comprendidos entre Mataró y las Medas, y entre cabo Cervera, en los cuales no se determinó la forma y distancia en que se podría pescar al Bou; debe reunirse la expresada Junta para proceder á la mayor brevedad al señalamiento de límites para los referidos trozos de costa, los cuales deben ser comunicados á la Dirección de la Marina mercante antes de que comience la próxima temporada de pesca.

## LA CONFERENCIA DE LA PAZ

Ayer se reunieron en La Haya las Comisiones tercera y cuarta en que se ha dividido la Conferencia.

La Comisión tercera se dividió en dos subcomisiones.

La primera estudiará lo concerniente al bombardeo de los puertos y ciudades por fuerzas navales, colocación de torpedos y el estudio de las medidas introducidas en la Convención de 1864 para adaptar á la guerra marítima la Convención de Ginebra de 1864, renovada en 1906.

La segunda subcomisión estudiará el régimen á que deben someterse los barcos beligerantes en los puertos neutros.

Además de estas subcomisiones se podrán constituir comités especiales, si lo hiciera necesario el estudio de determinados asuntos.

Acto seguido se inscribieron los delegados en la subcomisión respectiva, según su interés y aliciones.

Preside la primera el delegado italiano que también preside la comisión en pleno.

La presidencia de la segunda fué encomendada al delegado de Noruega, Hagerem, y fueron nombrados *rapporteur* general el delegado francés, Mr. Renaul, y secretarios Besan Vanden Hover, de Bélgica, y Straiff, de Grecia.

El Sr. Tornelli preguntó á los delegados si tenían alguna proposición que hacer, y el general norteamericano Porter, depositó una en la mesa, que no fué leída, relativa á los bombardeos.

Krieger, de Alemania, presentó otra que tampoco fué leída, referente á la Convención de Ginebra, y Satow, en nombre de Inglaterra, anunció que presentaría una relativa al empleo de minas para los torpedos.

El delegado chino declaró que aceptaba

la Cruz Roja como emblema de la institución después de darse por satisfecho ante las manifestaciones de que el citado emblema no encerraba ningún simbolismo religioso.

El delegado turco declaró que no podía aceptar tal emblema, pero que usaría en substitución suya una media luna roja.

Después de tratado este punto se puso término á la reunión. La Comisión cuarta estuvo presidida por el delegado ruso Martens, el cual declaró que Rusia no formula ninguna proposición, pero desea que todos los delegados fijen su vista en el porvenir y tengan en cuenta el objeto fundamental de la conferencia.

Hizo constar que el excepticismo se manifestó al dar comienzo la Conferencia de 1898, se convirtió en verdadero entusiasmo cuando aquella estaba á punto de terminar sus sesiones.

La citada comisión se ocupó después en organizar sus trabajos para las reuniones próximas.

A propuesta del delegado brasileño señor Huy-Barbosa, la comisión acordó también tratar en la próxima reunión de la división del cuestionario que ha sido repartido entre los delegados.

El delegado de Inglaterra presentó dos proposiciones y anunció que posteriormente presentaría otra.

La primera de las dos presentadas se refiere á las presas en los barcos neutros, y la segunda al contrabando de guerra.

La que está por presentar trata de la propiedad privada de los enemigos en el mar.

Chatte también presentó otra proposición referente al mismo asunto, no siendo leída ninguna de ellas, y si únicamente depositadas en la mesa.

Fue nombrado secretario general de la Comisión el delegado francés Mr. Fromaget.

El alumbrado de faros.

El naufragio del Suez, á consecuencia de no haber dividido el faro de Lizard por causa de la niebla, ha puesto de nuevo sobre el tapete en Inglaterra la cuestión del aumento de la intensidad de las luces de los faros.

Parece que las opiniones más autorizadas se inclinan á la adopción de las luces de incandescencia por el petróleo, que ofrecen, á igualdad de potencia luminosa un consumo mucho más reducido que las ordinarias y que comparadas con las eléctricas de arco son más baratas, permiten mayor precisión para enfocarlas y presentan mayor divergencia en la llama.

Efemérides navales.

25 de Junio.

1696.—Una escuadra de galeras apresó 22 embarcaciones que estaban fondeadas en Bigut (África), con riberas para el ejército de Francia.

1747.—Combate naval en aguas de las Islas Terceras. Regresaba de Veracruz á España el navío "Glorioso" al mando de D. Pedro Mesia de la Cerda, marqués de la Vega de Armijo y capitán de navío, y hallándose en este día á la vista de las Islas Terceras, descubrió en la amanecida un convoy inglés escoltado por un navío de 80 cañones, una fragata de 50 y un paquebot de 14, con quienes trabó combate á las nueve de la noche, logrando á las primeras descargas, desarboló á la fragata y hacer que se retirara.

Se guió el "Glorioso" su derrotero para el E. con fuerza de vela y el navío inglés navegando al mismo rumbo, continuando la acción entre los dos hasta la tres y media de la mañana del siguiente día, que habiendo tenido el inglés averías de consideración, acordó la vela y se separó del "Glorioso", cesando, por consiguiente, el combate.

1875.— Bombardeo de Motrico. La fragata blindada "Victoria" salió de San Sebastián dirigiéndose á Motrico, á cuyo punto el general de la escuadra, Polo de Bernabé, envió un parlamentario á noticiar el bombardeo y conceder al pueblo dos horas de término para que pudiesen salir las personas que lo estimasen conveniente.

A las cuatro y media se rompió el fuego sobre la población y baterías enemigas que contestaron al momento, chocando algunas granadas en el costado de la fragata, sin que produjeran avería alguna.

A las siete y cuarto cesó el fuego después de haber disparado la fragata 77 granadas, que produjeron muchos destrozos en la población y acallar los fuegos de sus baterías.

J. Cebrián Saura.

LA GUERRA MARITIMA Y LA CONFERENCIA DE LA HAYA

Ayer tarde en el Senado se ocupó el señor Díaz de Moreu, de asuntos relacionados con este tema tan interesante, en una pregunta que dirigió al ministro de Estado.

La competencia del Sr. Díaz Moreu en la materia se puso de nuevo, de relieve en la alta Cámara y reproducimos á continuación íntegras las palabras pronunciadas por el senador y el ministro en la seguridad de que su conocimiento ha de agradar á nuestros lectores.

El Sr. Díaz Moreu: Pido la palabra. El Sr. Presidente: La tiene S. S. El Sr. Díaz Moreu: La he pedido para dirigir una pregunta al Sr. Ministro de Estado.

Se ha reunido ya la Conferencia del Haya, casi á los ocho años justos de haberse terminado la primera. En ella no es muy aventurado suponer que se ocuparán poco ó nada del desarme general, pero hay una variante de la mayor importancia, en mi sentir, en la Conferencia actual en relación con la anterior. En aquella sólo hubo tres Comisiones, y de ellas ninguna se ocupó de la guerra marítima ni de ninguno de sus incidentes; sólo se trató de hacer extensivas á la guerra naval las cláusulas y condiciones del Convenio de Ginebra acerca de la Cruz Roja, y por incidente alguna que otra recomendación ligera, lo más ligera posible, de expresar su deseo un tanto cuanto platónico, ante aquel Congreso, para que en la reunión inmediata, ó sea en la que ahora se está celebrando, se tratara la cuestión de la guerra marítima, respecto á la guerra terrestre, se llegó á acuerdos concretos y definidos.

No se llegó más que á la admisión del arbitraje, á la creación de un Consejo de arbitraje, aceptable ó no, para aquellas Potencias que lo quisieran utilizar en momentos determinados, y á otros extremos que no es del caso tratar ahora; pero se llegó incluso á reglamentar el derecho de la guerra para los ejércitos beligerantes, y nada se trató de la guerra marítima. Todos fueron sorteando esta cuestión más ó menos hábilmente; Inglaterra, por interés propio, como casi siempre sucede, lo evitó de una manera absoluta. Pero ahora, repito, de las cuatro Comisiones, una de ellas es la que, según he leído en la prensa extranjera y nacional, se ha de ocupar concretamente de las condiciones de la guerra marítima.

En ese punto, debiera, en mi sentir, procurarse que ese Consejo se ocupase de algo que nos interesara muy mucho. Se refiere esto á las condiciones del bombardeo por fuerzas navales á plazas que no estén fortificadas. El Convenio derivado de la Conferencia del Haya estipuló condiciones terminantes para el bombardeo de las plazas, y excluyó concretamente toda plaza que no estuviera fortificada; pero se apartaron hábilmente de declarar nada en lo que se refiere á poblaciones del litoral que pudieran ser bombardeadas por fuerzas navales.

El principio de que se deriva la prohibición casi completa aceptada, y casi reglamentada en el derecho de la guerra por tierra sobre las poblaciones indefensas, se funda en ser innecesario causar este daño por no convenir así á los fines mismos de la guerra; pero por lo que respecta á los pueblos del litoral, y cuanto más importantes mejor, hay una escuela que sustenta la teoría en derecho internacional de que es muy conveniente, necesario inclusive, el atacar, el hacer daño á esas poblaciones, porque son á su vez el depósito y el medio para que se puedan avituallar las poblaciones del interior. No discutiré ahora si es más ó menos hábil el argumento, pero es un hecho que en el estado actual del derecho internacional marítimo no se podría protestar más que en condiciones también tan pláticas, como los deseos expresados en el último Congreso, si se llegase, caso de una guerra, al bombardeo de poblaciones indefensas de nuestro litoral.

Yo llamo la atención de S. S. y del Senado acerca de la importancia que tendría para nosotros presentar la teoría de la posibilidad de causar daños tan enormes, porque la importancia de los pueblos del litoral es tan notoria con relación á los pueblos del interior en su mayoría, pero no se necesita ningún esfuerzo para comprender que sólo con el bombardeo de algunos de ellos, bastaría para arruinar completamente á nuestro país y decidir rápidamente y sin combates la pérdida de cualquier campaña militar.

De modo que yo entiendo que sería para nosotros de una importancia capital que este punto se discutiera de una manera concreta, y mi pregunta es al Sr. Ministro de Estado: primero, si el punto importantísimo de que me ocupo cree que se puede tratar en la Conferencia del Haya; y segundo, si es fácil ó factible que allí se presente á discusión una proposición que á él se refiera, y en este caso, cual es la opinión del Gobierno, dado caso que la prudencia lógica en cuestiones de esta índole permitan expresarla.

Viene en seguida otro punto para nosotros de la mayor importancia, también bastante oscuro en Derecho internacional marítimo, y es el que se refiere á la territorialidad de los buques correos, ó, mejor dicho, la extraterritorialidad de los buques correos. El Sr. Ministro de Estado sabe perfectamente que si es cosa así general la teoría de que los buques mercantes surtos en aguas extranjeras, no tienen derecho alguno de extraterritorialidad, más que en casos concretos y determinados, ó sea en aquellos que se refieren á la organización interna de los buques, á las faltas de subordinación ó respeto al capitán, al contramaestre ó á algún individuo de mayor categoría en el buque mismo, casos en que generalmente se admite que sea la legislación de la bandera de la nave la que ejercite su acción aceptando para estos casos el principio de la extraterritorialidad para las naves surtas en aguas extranjeras, es casi una materia decidida y definida en casos que no sean los citados en pro de la autoridad que ejerce la jurisdicción en las aguas en que el buque se encuentra.

Pero con relación á los buques correos, en Convenios postales determinados, por ejemplo, en el celebrado entre Inglaterra y Bélgica, se estableció una cláusula concreta, redactada de una manera clara, clarísima, que no deja lugar á ninguna duda ni interpretación que los buques correos que verifican el movimiento postal entre las costas de Bélgica é Inglaterra sean considerados en absoluto como buques de guerra, con todos sus privilegios y excepciones, sin que, por tanto, hayan de abonar derechos de Aduanas, de puerto, de visita, ni ninguna clase de derechos y gabelas, en una palabra, el reconocimiento de todos los privilegios inherentes al buque de guerra; este ha sido un Convenio especial establecido entre ambas Naciones. Este es el único caso en que Inglaterra ha concedido esto, con nosotros no lo ha concedido, sólo no lo ha concedido, sino que ha ejecutado actos gravísimos en contrario, que no es del caso relatar; pero la condición de buques correos para nosotros tienen otra fase importante, y es que faltos como estamos de medios de transportes, y de nuestra pobreza dificultando ya mucho estos mismos medios de transportes, nos hace que utilicemos generalmente estos buques correos para el transporte de fuerzas militares.

El derecho internacional marítimo igualmente reconoce como principio general que el transporte de esas fuerzas determina también la condición de buques de guerra y da la extraterritorialidad al buque que las conduce. La misma condición de buque de guerra implica el reconocimiento previo de nacionalidad y de las condiciones de tal, que en forma exterior se reconoce por la bandera y por el gallardete, que nosotros de una manera hábil, concienzuda, poco pensada y aún menos meditada hemos concedido también á los buques mercantes, no sólo á los que llevan el correo sino también como un privilegio concedido á determinadas condiciones del capitán que manda cualquier buque mercante, y también ha sido concedida la bandera de guerra á los buques, vamos á llamarlos esto por llamarlos algo, á las barquillas de la Compañía Arrendataria de Tabacos, que en estricto derecho internacional cometen verdaderos actos que pueden calificarse como de verdadera piratería con bandera española y que nos han colocado en condiciones delicatísimas en más de una ocasión, que yo os citaría si fuera necesario. Pero en todo caso, repito, lo abusivo de la concesión de esa bandera á los buques correos, que pueden también llevar el gallardete cuando conducen la correspondencia crea un conflicto positivo y seguro, si no se aclara primero por nosotros mismos, por nuestra propia legislación inspirada en los principios universalmente aceptados en el derecho marítimo internacional, y no contribuyamos y solicitamos de los demás el establecimiento de reglas fijas y se conozca y estipule cuáles son las condiciones y qué derecho tiene el buque mercante asignado á un servicio postal, subvencionado, si se quiere, como ocurre en España, por el Estado. Tiene, si, aunque abusivamente, á mi juicio, concedido el derecho de usar la bandera y el gallardete inclusive; pero le faltan las condiciones indispensables para poder ser considerado en derecho internacional como buque de guerra, que es la de ir mandados por un oficial patentado, que es lo que se considera para la representación de la fuerza militar y de la nacional del territorio mismos, como llegan algunos tratadistas á considerar al buque de guerra.

De aquí que entienda yo que sería convenientísimo del mismo modo, si es posible, que dada la forma que se le ha dado á Conferencia de la Haya dada la creación de esa Sección especial que se refiere exclusivamente á la guerra marítima, que se presentase igualmente, y se sometiese á deliberación este problema de la extraterritorialidad para los buques contratados para el servicio postal usando la bandera con ó sin el gallardete como usamos

nosotros, siendo la única Nación en que esto ocurre.

Y en tal caso, si la opinión de S. S. y la del Gobierno, claro está, es que esta cuestión puede someterse á la deliberación de la Conferencia del Haya, quisiera saber si S. S. y el Gobierno están dispuestos á dar las instrucciones convenientes para que esa cuestión se plantee, se discuta y se resuelva si es posible en forma definitiva y con todas las posibles condiciones de seguridad para el cumplimiento de la reglamentación ó siquiera de los principios que se adopten.

El Sr. Ministro de Estado (Allendesalazar): Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de Estado (Allendesalazar): Ha relatado, Sres. Senadores, exactamente, el señor Díaz Moreu, cuáles son los puntos principales que figuran en el programa que ha propuesto á la Conferencia del Haya el Gobierno imperial de Rusia; y con efecto, desde 1899 en que se celebró la primera Conferencia de la paz, se ha admitido un cuarto término general sobre aquellos tres que no sólo se discutieron, sino que se llevaron á Convenio tratándose de mejorar las condiciones en que se celebraron.

Pero ese cuarto punto, subdividido á su vez en muchos extremos interesantes, se refiere principalmente á la guerra marítima, de la que no se había ocupado la primera Conferencia, y si sólo la ampliación de los Convenios que nacieron de la de 1864 en Ginebra. Esas cuestiones á que alude el Sr. Díaz Moreu, esas dos cuestiones que ha tratado con tanto conocimiento de causa, están incluidas dentro de ese tema del programa, porque allí se trata, en la guerra marítima, la importante cuestión de la propiedad privada. En el mar, la interesantísima de los bombardeos, y las también trascendentales de las defensas marítimas y submarinas y del tiempo en que pueden estar los barcos en puertos neutrales, así como también, en general, de todos los problemas para la mar del mundo y para dificultar las condiciones crueles de las guerras.

El primer punto que ha tratado S. S. concretamente, ha sido relativo al bombardeo, no ya de los puertos preparados para la defensa, sino de los mercaderes, digámoslo así, de los emporios de riqueza que están indefensos, y sobre los cuales ha expuesto S. S. teorías bien conocidas del Senado.

Con efecto, sobre este punto el Gobierno ha dado instrucciones concretas á los delegados que representan á España en la Conferencia del Haya; pero sabe el Sr. Díaz Moreu que por muy concretas sean estas instrucciones á los delegados, en Conferencias internacionales, y mucho más cuando son de la índole de la que se celebra en El Haya, están siempre supeditadas á circunstancias especiales que, dentro del estudio de las potencias, acreditan las distintas Naciones, todas las que hoy día están representadas en esa Conferencia y que el exponer yo las que en el momento presente son instrucciones concretas del Gobierno, sería algo imprudente por la razón que sabe el Sr. Díaz Moreu y que yo confieso con toda ingenuidad, porque podrían esas modificaciones ser modificadas en el momento en que fuera á darse dictamen de ponencia, porque venteran noticias ó hubiera novedades de que las Naciones que se interesan en esta cuestión tuvieran una opinión determinada y fuera más prudente dar aquellas instrucciones en busca, no de lo mejor, sino de lo posible. En este sentido yo recojo las palabras del Sr. Díaz Moreu, simpaticando mi parecer con lo que es su espíritu en esta parte, y fijando, desde luego, para las instrucciones, lo que se ha dicho en el Senado, y que yo recojo con mucho gusto é interés.

En cuanto á la distinción del trato y consideración á los buques de la marina mercante, según ellos sean auxiliares de la marina de guerra, en casos determinados, yo lo ha dicho el Sr. Díaz Moreu; en otra Comisión especial, la cuarta, que trata de la guerra marítima, se van á ventilar todos esos extremos de cuándo y cómo son considerados los buques mercantes como auxiliares de la marina militar, y de todo lo demás que afecta á tan interesante punto. Pero el Sr. Díaz Moreu fijaba su atención y la del Senado en los barcos-correos en general, á los cuales quería S. S. atribuir como caso general aquello que ha sido objeto de algunos Convenios de Naciones determinadas. Para llegar á una solución completa para poder dar instrucciones determinadas á nuestros delegados, convendrá el Sr. Díaz Moreu en que es preciso primero fijar aquí interiormente una dirección y determinación en esta materia, considerando que los barcos-correos, cuando además de hacer el servicio postal, llevan carga general y pasajero, no están ya en la condición que aquellos barcos exclusivamente destinados al transporte de la correspondencia. Este es un punto que hay que aclarar y definir interiormente, antes de especificarlo y emitir opiniones ante el extranjero.

Otro punto. Su señoría declara como cosa absoluta que para que pueda darse al buque mercante la consideración de barco asimilado al militar, ha de ir mandado por oficial patentado. Esto es lo que he entendido; del mismo modo que para otros servicios auxiliares de guerra, para poder hacer presas y realizar actos de la marina militar, tienen forzosamente

te que ser mandados por oficiales patentados de la armada.

Este otro extremo, también de definición interior, antes de llevarlo á una solución definitiva del extranjero. No he de dejar de ocuparme en esta materia, pero seguramente comprendo que pueda dar el ministerio de Estado, como así como las instrucciones que yo he acompañado, ó, mejor dicho, han nacido de las instrucciones que yo recibí de los Ministros de Marina y de la Guerra, en este punto, antes que el Gobierno defina, con estos antecedentes, con todas las garantías que en materia tan delicada han de tenerse presentes, esta materia, para ver si llegamos á poder transmitir las instrucciones que apetece S. S. y yo.

Su señoría ha hecho la salvedad, y yo se lo agradezco, de que en este momento no puede el Gobierno dar esas instrucciones concretas, trascurso de la conferencia; pero yo indicaba sus indicaciones, que parten del Senado, como sus expuestas por un Sr. Senador y recogidas por el Gobierno, que procura inspirarse siempre en la opinión, que no se preocupa mucho de estas materias en España, pero cuando por un representante del país, tienen la importancia de donde se derivan, y por tanto, el Gobierno las acoge con el mayor gusto.

El Sr. Díaz Moreu: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Díaz Moreu: Yo agradezco al Sr. Ministro de Estado la deferente atención con que ha contestado á mis preguntas, y desde luego tomo nota, dicho sea esto en términos diplomáticos, de que es preciso resolver aquí previamente como yo indicaba desde luego algo importantísimo que es nuestra propia definición respecto de lo que es el buque correo.

Solo hay una diferencia que interesa mucho aclarar, y ésta es, que no es que yo haya sostenido y que yo crea que el buque correo tiene las condiciones de extraterritorialidad del buque de guerra, y que para ello, para tener un oficial patentado en el buque, es que esa es una condición de derecho internacional; lo es para todo el mundo, de modo que nosotros tenemos tres casos que hay que definir, como ha dicho muy bien S. S., por nosotros mismos.

La condición de ser ó no buque auxiliar de buque de guerra y transformar (para ese caso sería transformarlo) en buque que forma parte de la marina militar á un buque correo ó un buque fletado con otro fin, fuera para transportes militares, para abastecimiento de escuadras, para hospitales, etc., en una palabra, que tuviera los requisitos necesarios de ser un auxiliar de la marina militar; pero en las condiciones que acabo de expresar ó en las condiciones que tiene la marina auxiliar en la llamada flota voluntaria de Rusia, ni las que Inglaterra ó Alemania tienen establecidas para sus grandes buques de sus múltiples líneas postales, pero, nunca en las condiciones que tenemos nosotros, que no estando completamente definidas por nuestra propia legislación que no puede ser un conjunto armónico por causas complejas que no son del caso examinar ahora.

Yo tomo nota respecto del interés que S. S. muestra acerca de la definición que ha de darse por nosotros y del deseo que entremos en la normalidad europea para la cuestión de banderas y uso del gallardete en los buques correos. Como ha dicho muy bien S. S. y yo indicaba, estas naves no pierden su condición de buque mercante, ni por la carga que conducen ni por el pasaje que llevan, pero además está perfectamente definido, por ejemplo, que esos buques correos ó otro buque cualquiera que no tenga esa condición postal, tenga reconocida en derecho internacional el privilegio de extraterritorialidad cuando lleva á su bordo á una persona real ó al embajador de una Nación que la represente como tal, siempre que esté única y exclusivamente á sus órdenes y no lleve otra misión, porque entonces el buque goza de los privilegios reconocidos en derecho á las moradas de estos embajadores.

Ya no está en las mismas condiciones cuando acompaña el transporte militar que puede, y siempre entre nosotros sucede, por ejemplo, para el relevo de Canarias, para los viajes internacionales entre Baleares y las islas de Canarias, como sucede siempre en estos casos, repito, que de una manera más ó menos hábil, más ó menos confusa, no estando definida perfectamente la condición de estos buques, que se pudieran considerar como buques militares en un caso, ó como buques mercantes en otro, para los efectos de presa. Esto es real y verdaderamente para nosotros de una importancia capital, y merece, en mi sentir, la pena de ocupar la atención preferente del Gobierno.

Yo no he querido tratar, y S. S. no lo ha hecho más que de pasada; pero aprovecho la ocasión para decirlo, porque sería importante, pues quien da lo menos daría lo más en este sentido ó igualmente, porque me parece así haberle entendido á S. S. si en esa cuarta Sección se va á tratar igualmente de la extraterritorialidad de los buques correos.

49 Folletón del "Diario de la Marina,"

DE NUEVA YORK A BREST

EN SIETE HORAS

POR ANDRES LAURIE

ban un encarecimiento sensible, y este encarecimiento le indicaban al diasiguiente los de Far-Rockaway. Al cabo de una semana había llegado al límite extremo.

"Inmediatamente fué dada por telégrafo á la oficina del Niágara la señal de volver á poner las bombas en actividad, y en el instante mismo en que su impulsión se manifestaba en Far Rockaway, quedaba desatornillado el obturador del sifón submarino. Al mismo tiempo volaba hacia el valle Tregonnec un despacho anunciando la inauguración de las operaciones. Eran las diez, quince minutos y veintitrés segundos de la mañana.

"Pasóse la tarde en una espera angustiosa. Podía ya preverse, sin embargo, que la operación marchaba normalmente, puesto que cantidades enormes que llegaban de la fábrica del Niágara se engolfa-

ban regularmente en el sifón transatlántico, con la prodigiosa velocidad de que estaban animadas. Esta velocidad no había sido medida todavía; pero en opinión de los contramaestres del estanque, podía esperarse que la distancia que nos separa de Brest sería franqueada en doce ó quince horas.

"El resultado sobrepusó estas esperanzas. A las cinco, siete minutos y treinta y un segundos de la tarde, el cable nos traía estas palabras, enviadas desde el valle Tregonnec: "Petróleo llega."

"Es decir, que en seis horas, cincuenta y dos minutos y ocho segundos, velocidad veintitrés veces mayor que la del vapor más ligero, El Niágara se había encargado de hacer franquear el Atlántico á su primer golpe de pistón.

"El mismo señor Frézols quedó tan asombrado de la noticia, que pidió inmediatamente la confirmación, añadiendo que deseaba, cada cuarto de hora, estar al corriente de los progresos de la operación.

"La confirmación no se hizo esperar, seguida bien pronto de este detalle característico:

"Petróleo llega con tanta fuerza, que abre, al desembocar del tubo, un agujero en la cubeta del lago artificial. Se diría

Niágara en miniatura transportado á la costa francesa."

"Y algunos minutos más tarde:

"La corriente del petróleo forma torbellino, contorneando fondo del lago artificial, y no se serena sino después de una verdadera carrera circular."

"Después de éste, despachos más breves, llegando de cuarto en cuarto de hora, dieron la seguridad de que todo marchaba bien. Los señores Frézols y Curtiss estaban radiantes de alegría. Habían ordenado una distribución general de Champagne á todo el personal. El representante del "Leviathan Chronicle" bebió su parte á la salud de sus compañeros de la prensa, ausentes de aquella fiesta de familia.

"Pero quedaba que hacer una última experiencia, y esta interesaba tanto más vivamente á nuestro "reporter," cuanto que él debía tener el honor de desempeñar en ella un papel. Se trataba de saber si el petróleo de Far-Rockaway, lanzado por una ramificación en la corriente principal venida del Niágara, sería arrastrado con la misma velocidad... Allís siete en punto, la máquina de vapor ponía una bomba en movimiento y dirigía el tubo submarino una columna de petróleo del diámetro de veinte centímetros. Tan pronto como fué cogida y arrastrada por el torrente, esta columna secundaria se confundía

con él para huir volando hacia la costa francesa.

"La intervención de esta corriente supernumeraria no aportaba diferencia apreciable en el funcionamiento del tubo, ó al menos los observadores del valle Tregonnec no señalan ninguna.

"Desde entonces la prueba podía considerarse como concluyente. Era la una de la mañana. Los señores Frézols y Curtiss, rendidos de fatiga por las emociones de aquella gloriosa jornada, se disponían á ir á tomar un reposo tan bien ganado. Aquel fué el momento elegido por el representante del "Leviathan Chronicle" para presentarse á ellos con su verdadero nombre. Se sabe ya que durante todo el día había con la ayuda de cuartillas escritas con lápiz, lanzadas por encima de la muralla á emisarios seguros, tenido al periódico y á sus innumerables lectores al corriente de los acontecimientos. "Señores, dijo adelantándose hacia los iniciadores del tubo transatlántico: tengo que haceros una confesión y que presentaros mis excusas. Yo no soy fogonero, y no me llamo Billy-Jones. Tengo el honor de ser "reporter" del "Leviathan Chronicle", y me he introducido aquí con el solo objeto de informar á nuestros lectores."

"Debemos decir que el señor Curtiss

parecía inclinado á tomar la cosa á mal; pero el señor Frézols la aceptó muy alegremente. "Por mi fe, caballero, dijo á nuestro "reporter," jamás habría sospechado lo que me decís al ver la habilidad consumada con que engrasáis vuestra máquina. Si os conviene quedarnos con nosotros en esas funciones, os doblaremos con gusto vuestro jornal."

"El representante del "Leviathan Chronicle" declinó, como era natural, una proposición tan halagadora, y se retiró profundamente satisfecho de haber podido llenar en toda su extensión la modesta misión que se le había señalado allí: la de ser siempre y por todas partes el mejor informado de los "reporters."

Este artículo y otros veinte llevaron bien pronto y á todos lados el eco de la victoria, que coronaba al fin tantos cuidados y trabajos. Ebenezer encontraba de pronto "rey del petróleo" por excelencia. Su soberanía ya no podía ser contrastada. Como lo decía él mismo con estremo encanto interior que no dejaba de tener encantos, la alternativa en que se encontraba la vispera, era ésta: quedar arruinado y sin recursos si el tubo no funcionaba, ó convertirse en el amo indudable del petróleo si todo marchaba bien. ¡Por fortuna el tubo había tomado el buen camino! Así no se hicieron esperar las primas ordinarias del

territorio... Fierro y Gonzalbarra... Depart... Natu... Emp... Depart... Ma... tando... ría en... el 15 de... Fue... 23 de F... de O... ta el 30... vto gra... tivo el... fragata... de navi... portico... día sigt... Obtú... Armad... Conc... la Acad... tagena... de la es... neral D... to de I... al nom... baró e... A Pr... licencia... meses... uso de... Tenien... taños á... mo anch... llón de... halló e... Alham... Guete... Fue... present... Castañ... de Mur... Dese... rrió á l... retirad... la cual... Cartag... Mayo i... miento... El l... nadero... taluna... Coll-S... bajó al... tón en... Emb... del mi... á los p... ayuda... rinas... te par... cía "C... ques á... llón de... destin... de Gre... Se h... sa y e... hizo e... coloca... formó... igual... ta oril... todo u... entonc... d eMa... diatas... Marce... castill... de la 1... 2 de F... priso... En... y se p... glater... en el... Septie... 19 de... habiñ... El... 5º reg... El... porte... a Mal... aquel... "Ferr... Carta... capit... Mont... homl... mien... tripu... que i... El... sa", l... palo... diez... dos... Mahi... En... de d... team... y á f...

El centro del Ejército y de la Armada celebrará junta general el próximo jueves, á las siete de la tarde, para la lectura de cuentas del mes anterior y tratar otros asuntos de interés.

Ante el Juzgado del distrito del Centro ha comparecido ayer á prestar declaración el coronel retirado Sr. Careaga, por la frases que se supone pronunció ayer en el mitin de los antisoldados.

En presencia del director general de Prisiones, presidente de la Audiencia y otras personas, se han encargado ayer mañana de los servicios de cocina, limpieza y sanidad de la Cárcel-Modelo las Hermanas de la Caridad.

Los reclusos se han manifestado muy satisfechos de la innovación.

LA NOTA FINAL

—Muchachitos ¿que les pasa? Vamos; no pueden dejar de llorar si yo les doy un centavo? —No, señora; no podemos parar por menos de diez centavos, Gui... Gui... Gui...

LA BOLSA Madrid

Table with columns: COTIZACIONES, Día 24, Día 25. Rows include 4% perpetuo interior contado, 5% amortizable, and Valores de sociedades.

Valores de sociedades. Acciones.

Table listing various companies and their share values, such as Banco de España, Banco Hipotecario, Banco Hispano Americano, etc.

Obligaciones.

Table listing various bonds and their values, such as Cédulas del Banco Hipotecario, Sociedad de Chamberí 5%, etc.

Cambio extranjero.

Table showing exchange rates for Paris and London.

Cazadores

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

PROPIETARIOS

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

Uniformes para la Marina E. QUINTANA

Señora respetable se ofrece para acompañar señoritas ó niños. No tiene inconveniente en salir fuera de Madrid durante la temporada de verano.

Espectáculos para hoy.

APOLO.—A las ocho y media.—La gente seria y El príncipe Kuroki.—El galope de los siglos.—Cineógrafo nacional.—La suerte ligera. GRAN TEATRO.—A las ocho y media.—Sin comerlo ni beberlo.—La brocha gorda.—La pena negra.—La brocha gorda.

qués de Mochales visitarán al ministro de Fomento para rogarle estudie el medio de remediar la crisis agraria de Andalucía. Se afirma que el pensamiento de dichos señores es conseguir que el ministro haga una transferencia de créditos dentro del presupuesto vigente, por la que se destinen á reparaciones de obras públicas en sus provincias algunos millones de los diez de pesetas que hay consignados para el concepto de obras nuevas.

Comisiones del Senado.

La Comisión encargada de emitir dictámen acerca del proyecto de ley relativo á la emigración, ha acordado en su reunión de hoy abrir una información pública y escrita sobre dicho asunto.

Los escritos se dirigirán á la secretaria del Senado hasta el día 4 de Julio próximo.

La Comisión encargada de dictaminar sobre el proyecto de colonización ha acordado admitir todas las enmiendas que no alteren la esencia del proyecto.

GONZALEZ HONTORIA

En breve se verificará el traslado de los restos del general de Artillería de la Armada Sr. González Hontoria, al panteón de hombres ilustres de San Fernando.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones: Ministerio de la Guerra.—Real orden disponiendo que el general de división don Nicasio de Montes y Sierra, subsecretario de este ministerio, continúe encargado del despacho ordinario del mismo.

Ministerio de Hacienda.—Real orden disponiendo que desde el 30 de Junio corriente se sigan aplicando á las mercancías alemanas los derechos de la columna convencional del Arancel con las ventajas concedidas á la nación más favorecida.

Ministerio de Hacienda.—Real decreto autorizando al ministro del ramo para presentar á las Cortes un proyecto de ley sobre pensiones á las familias de los oficiales, clases é individuos del Ejército, Guardia civil y Cuerpo de Seguridad víctimas del atentado del 31 de Mayo de 1906.

Otro id. un proyecto de ley eximiendo del pago del impuesto especial sobre grandezas y Títulos á doña Isabel Gutiérrez de Castro y de Cossío por la creación del título de duque de Algeciras, con Grandeza de España.

Fomento.—Dirección general de Obras públicas.—Accediendo á lo solicitado por el Ayuntamiento de Fuenterrabía para sanear unas marismas con destino á ensanche de la población, en la margen de la ría del Bidasoa.

Junta administrativa del Arsenal de la Carraca.—Subasta para la ejecución de las obras de la segunda nave de la izquierda del cuartel de Guardias de este Arsenal.

Junta administrativa del Arsenal del Ferrol.—Subasta para la construcción de un aljibe en el semáforo de Monventoso.

BANCO DE ESPAÑA

Venciendo el día 1.º de Julio próximo las Obligaciones del Tesoro al 3 por 100, emisión de 1.º de Julio de 1906, se avisa á los tenedores de estos efectos públicos, que los que deseen realizar el capital, podrán presentarlas desde el día 25 del corriente en estas Oficinas ó en las Sucursales del Banco, con la factura correspondiente para su reembolso.

Los que prefieren canjear las mencionadas Obligaciones por las que se han de emitir con fecha 1.º de Julio próximo, en las mismas condiciones que aquéllas, al interés de 3 por 100 anual y á seis meses fecha, conforme á lo dispuesto en Real decreto de 28 de Mayo último, podrán conservar los títulos en su poder, después de cobrar los intereses, hasta tanto que estén dispuestos los nuevos títulos que se les han de entregar en cambio de los actuales, lo cual se anunciará oportunamente.

Se entenderá que optan por recibir las nuevas Obligaciones, en cambio de las actuales, los interesados que no las hayan presentado al reembolso á su vencimiento de 1.º de Julio próximo, según se previene en el artículo 1.º del citado Real decreto.

Los interesados que tengan las Obligaciones en depósito en el Banco y deseen realizar el capital, habrán de cancelar previamente los respectivos depósitos. Madrid 24 de Junio de 1907.

El Secretario general, Gabriel Miranda.

Noticias.

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

Ha tomado posesión del cargo de auxiliar facultativo de la real oficina de Farmacia, el distinguido farmacéutico D. Oriol Utande.

Ha llegado ya el día en que el riquísimo LICOR DEL POLO es artículo de primera necesidad.

se asocia el Sr. Gil y Morte á las manifestaciones del Sr. Alvarado. El ministro de Estado contesta en los mismos términos que al anterior orador. Rectifican ambos.

Los señores Bofarull y Feliu formulan varios ruegos. El Sr. Gil y Morte se ocupa extensamente de la suspensión del Ayuntamiento de Valencia, siendo contestado por el ministro de la Gobernación.

Rectifican ambos brevemente. El Sr. Pedregal explica su interpelación sobre la situación de Castellón con motivo del nombramiento del alcalde señor Expresati.

Dirige cargos duros á éste. Le contesta el ministro de la Gobernación defendiendo al alcalde de Castellón. Se entra en el orden del día, continuando el debate sobre el proyecto de reforma de la ley electoral.

El Sr. Quejana, de la comisión, contesta al discurso de ayer del Sr. Llosas.

INFORMACION POLITICA

La producción nacional. Por Real orden de la Presidencia del Consejo de ministros, se ha dispuesto que se prorogue hasta el día 4 de Julio próximo, la admisión de instancias y reclamaciones acerca de los artículos ó productos respecto de los que los diferentes departamentos ministeriales consideran necesaria la concurrencia extranjera en los contratos para toda clase de servicios y obras públicas por cuenta del Estado.

Rebaja en los transportes. Los representantes en Cortes por Valencia Sres. Tremor, Peris, Mencheta y García Berlanga, han visitado á los directores de las Compañías de ferrocarriles del Norte y Mediodía, para solicitar rebaja en las tarifas de transporte de los vinos y frutas frescas.

El director de la Compañía del Mediodía se ha mostrado propicio en lo referente á los vinos considerando á Valencia en igualdad de condiciones de embarque que Alicante.

El ministro de Fomento interviene en estos trabajos. El general Loño.

El ministro de la Guerra encontraba esta mañana en gravísimo estado. Anoche confesó á petición suya y esta mañana se le administraron los últimos sacramentos.

Los médicos encargados de su asistencia desconfían de salvarle. La cartera de Guerra.

La Gaceta publica hoy el siguiente Real decreto: "Vengo en disponer que durante la enfermedad del Teniente general de Ejército D. Francisco Loño y Pérez, ministro de la Guerra, se encargue interinamente del despacho de los asuntos de dicho ministerio el presidente de Mi Consejo de ministros, D. Antonio Maura y Montaner.

Dado en Palacio á veinticuatro de Junio de mil novecientos siete". Firma de Fomento.

En el ministerio de Fomento se han facilitado hoy á la prensa los siguientes decretos firmados por S. M.: —Declarando oficialmente constituida la Cámara Agrícola de Alicante.

—Nombrando inspector general de segunda clase del Cuerpo de Ingenieros de Caminos á D. Gregorio Alonso. —Idem inspector de segunda clase del mismo Cuerpo á D. Melchor Palau y Catalá.

—Nombrando los 49 jefes provinciales del movimiento de Fomento, presidente de sus respectivos concejos agrícolas. —Fijando las plantillas de la Comisión técnica que ha de entender en todo lo relativo á las construcciones de ferrocarriles transpirináticos.

El convenio anglo-franco-español.

El ministro de Estado, ha leído hoy las notas cambiadas entre los gobiernos de Inglaterra, Francia y España respecto al convenio recientemente acordado por las tres citadas potencias. Las tres notas son iguales y su texto es el siguiente:

Animado del deseo de contribuir por todos los medios posibles á la conservación de la paz, y convencido de que el mantenimiento del statu quo territorial y de los derechos de España y de Francia en el Mediterráneo y en la parte del Atlántico que baña las costas de Europa y de Africa, debe ser eficazmente alcanzado para alcanzar ese fin, siendo al mismo tiempo benéfico para ambas naciones, unidas además por los lazos de secular amistad y por la comunidad de intereses.

El gobierno de Su Majestad Católica desea poner en conocimiento de la República francesa la declaración cuyo tenor sigue con la firme esperanza de que contribuirá no solamente á afianzar la buena inteligencia que tan felizmente existe entre ambos gobiernos, sino también á servir la causa de la paz.

La política general del gobierno de Su Majestad Católica en las regiones arriba indicadas tiene por objeto el mantenimiento del "statu quo" territorial, y conforme á tal política dicho gobierno está firmemente resuelto á conservar intactos los derechos de la Corona española sobre sus posesiones insulares y marítimas situadas en las referidas regiones.

En el caso de que nuevas circunstancias según la opinión del Gobierno de S. M. Católica pudiesen modificar ó contribuir á modificar el statu quo territorial actual, dicho Gobierno entrará en combinación con el Gobierno de la república francesa á fin de poner á ambos Gobiernos en condiciones de concertarse si lo juzgan oportuno respecto á las medidas que hubieran de tomarse en común.

La nota entre España y Francia está firmada por el Sr. León y Castillo y ministro de Negocios Extranjeros de la República francesa.

Obras públicas.

Los señores Dominguez Pascual y mar-

dos guardias marinas y 60 hombres de mar, y siguiendo su ejemplo dieron también á la vela el mismo día con rumbo á Cartagena la corbeta americana "Ontorio" y el navio inglés "Boyne", de la insignia de Lord Exmouth, que le dieron conserva hasta el Sur de la isla Cabrera, y en vista del tiempo favorable se separaron estos dos últimos siguiendo el comodoro americano con la corbeta de su nación, dando conserva al navio "Fernando".

Hasta el día 6 el tiempo fué insufrible, pero habiéndose llamado el viento al NO. con mucha fuerza y mar, empezó á trabajar el navio dando violentos balances que produjeron la inutilidad de jarcias, quedando faltas, lo que observado por el comodoro envió un bote de su fragata con caballería y motones, auxilio que fué de gran oportunidad, porque declarado el temporal aquella misma tarde, sirvieron para remediar el desbarbo del mastilero de mesana.

En la noche del 7 la fuerza del viento fué huracanada, y aunque tenía el navio los moteleros y verjas de juanete sobre cubierta, se temía por momentos que el palo mayor viniera abajo, viéndose obligados á cerrar la capa con velacho y mesana, pues la gavia se había desfondado.

La corbeta tomó de la vuelta del Norte indicando al cañón que le imitara el navio, mas este se hallaba en la imposibilidad de seguirle porque la ruca del palo mayor se había alojado con los violentos balances perdiéndose aquella de vista al poco tiempo, quedando el navio en grave compromiso con la agravante novedad de hacer una cantidad enorme de agua que no bastaban las seis bombas para achicar la bodega.

Camilo Riquer y Zabecoe. Se continuará.

MARINOS ILUSTRES

Don José Carlos DE LA FUENTE E IBARRA Brigadier.

Fueron sus padres D. José de la Fuente y González y doña María de la Concepción Ibarra y Soriano.

Natural de Cartagena de Levante. Empezó á servir en la Armada en dicho Departamento marítimo en clase de Guardia Marina el 22 de Agosto de 1804, prestando servicio de subteniente de Infantería en el batallón de las Navas de Tolosa el 15 de Septiembre de 1808.

Fuó promovido á alférez de fragata el 23 de Febrero de 1809; á alférez de navio el 30 de Junio de 1814; á teniente de navio graduado en 14 de Julio de 1825 y efectivo el 10 de Enero de 1834; á capitán de fragata el 13 de Enero de 1838; á capitán de navio el 23 de Diciembre de 1842; y jefe político de la provincia de Pontevedra al día siguiente.

Obtuvo la patente de brigadier de la Armada el 15 de Noviembre de 1852. Concluidos sus estudios elementales en la Academia de Guardias Marinas de Cartagena, embarcó en el navio "Reina Luisa" de la escuadra del mando del teniente general D. José Justo Salcedo el 29 de Agosto de 1806, trasbordando el 8 de Octubre al nombrado "San Ramón" del que desembarcó el 4 de Enero de 1808.

A principios del año 1808 obtuvo real licencia para Cádiz por término de tres meses, y estando en Andalucía haciendo uso de ella fué destinado al Ejército del Teniente general D. Francisco Javier Castaños á mediados de Septiembre del mismo año en clase de subteniente del batallón de las Navas de Tolosa, con el que se halló en las acciones de Tudela, Cascante, Alhama, Bribiesca, Velez y Alcázar de Guete.

Fuó prisionero de guerra y fugado se presentó en el citado Ejército del general Castaños, siendo agregado al regimiento de Murcia y después al cuerpo de Ingenieros.

Desempeñó varias comisiones y concurrió á las acciones de Luiso y Luisillo, y retirada de Sierra Morena, consecuente á la cual se presentó en el Departamento de Cartagena el 28 de Abril de 1809, y el 2 de Mayo inmediato fué destinado al 5.º regimiento de Marina de Campaña.

El 1.º de Agosto pasó de alférez de Granaderos, con cuyo batallón salió para Cataluña el 5 de dicho mes, y en la acción de Coll-Sucina fué herido de bala de fusil, bajó al hospital de Tarragona y se presentó en Cartagena el 14 de Abril de 1810.

Embarcó en el navio "San Pablo" el 28 del mismo mes y año, del que desembarcó á los pocos días para servir el destino de ayudante de la compañía de Guardias Marinas, en el que cesó el 19 de Julio siguiente para embarcar de transporte en la polacra "Carmen" para trasladarse á los alfaques á unirse en Tortosa al cuarto batallón de Marina en campaña de su antiguo destino, donde se incorporó á la compañía de Granaderos.

Se halló en el sitio de la plaza de Tortosa y en la salida que de dicha plaza se hizo en Octubre de 1810, con el objeto de colocar artillería en una batería que se formó fuera de la plaza, para batir otra igual que tenían los franceses en la opuesta orilla del río: en cuya acción, que duró todo un día, se halló La Fuente por estar entonces agregado al Cuerpo de Artillería de Marina, siendo destinado á las inmediatas órdenes del capitán de fragata don Marcelino de Dueños en las avanzadas del castillo de dicha plaza, hasta la rendición de la misma por capitulación verificada el 2 de Enero de 1811, en cuya fecha quedó prisionero y conducido luego á Francia.

En Enero de 1814 se fugó de su prisión y se presentó en el ejército ruso; pasó á Inglaterra y de allí á España presentándose en el Departamento de Cartagena el 23 de Septiembre siguiente: y por Real orden de 19 de Octubre le fué concedido el relief y habilitación de su empleo.

El 1.º de Noviembre fué destinado al 5.º regimiento de Marina. El 81 de Mayo de 1815 embarcó de transporte en el javeque "Diligente" para pasar á Mahón destinado á la escuadra surta en aquel puerto, embarcando en el navio "Fernando VII" en el que dió la vela para Cartagena el 4 de Diciembre al mando del capitán de fragata D. Vicente de Lama y Montes, con dos oficiales, un piloto, 40 hombres de mar y 60 de tropa del regimiento de Nápoles, con cuya reducidísima tripulación tenían que hacer el viaje, porque no había medio de aumentarla.

El navio, que era el antiguo "Reina Luisa", hacia bastante agua, tenía rendido el palo mayor por su tercio alto; desde hacia diez años no se le había recorrido los fondos y llevaba cinco años desarmado en Mahón.

En situación tan lamentable hubieron de dar la vela, ofreciéndose la fragata norteamericana "United States" á convoyarlo y á facilitarle de su tripulación un oficial,

CONGRESO

Sesión del día 25 de Junio.

Abrese la sesión á las tres y veinte, bajo la presidencia del Sr. Dato.

El ministro de Estado da lectura de las notas cangeadas de los tratados franco-español y anglo-español, manifestando que nada hay secreto en los tratados.

El Sr. Alvarado elogia al Gobierno en nombre de la minoría democrática por su acierto en asuntos internacionales.

Sin embargo, añade, como el acto realizado entraña suma gravedad, y según el desarrollo que tenga puede ser ó no nuncio de paz entre las naciones, se reserva para lo sucesivo en lo que afecta á la cuestión y deja al Gobierno toda la responsabilidad.

El ministro de Estado acepta esa responsabilidad y cree que la más armónica relación seguirá existiendo entre todas las naciones. En nombre de la minoría republicana

territorialidad del buque mercante dentro del puerto extranjero, en aguas jurisdiccionales de las extranjeras, porque si se estipulase la extraterritorialidad para éstos, las condiciones del buque quedarian más claras, más definidas, porque si se empezaba por concederla para un buque de comercio, si se concediera para la totalidad para la aplicación de las leyes de la Nación, cuya bantona de extras del buque, fuera, naturalmente, de aquellas que se refieren á la policía del puerto, á percepción de los derechos de Aduanas, en una palabra, á todo aquello que se refiere al orden interior de la Nación que alberga, digámoslo así, la nave, si se consigue esto en general, digo, para todo buque mercante, claro es que con mayor facilidad se había de reconocer para un buque correo que está en mejores condiciones.

Yo, por tanto, celebro muchísimo que ese sea el camino que emprenda el Gobierno según ha indicado S. S., é insisto de nuevo en manifestar que bajo ningún supuesto, como ha dicho S. S., yo deseo conocer esas instrucciones que deben y pueden variarse como ha dicho S. S., según las condiciones especiales en que se desarrollen los distintos temas en el curso de la conferencia del Haya.

Yo, y yo se lo o no puede concretarse en el o yo estimo Senado, que y recogidas irarse siempre mucho cuando en el Senado en la importancia, el gura.

o al Sr. Mitación con tas, y desde empleando i preciso reyo indicaba que es nesuelo que es el

eres mucho yo haya sosie orialidad del, para tener er mandado que esa es acional; los ue nosotros definir, como osotros mis-

te auxiliar de para ese caso ue forma par correo ó á, fuera para elamiento de en una palacesarios de litar, pero en presar ó en rina auxiliar Rusia, ni las e establecidas múltiples lites condiciones están compleropia legislativo armónico son del caso

eres que S. S. n que ha de que entremos la cuestión de n los buques

y yo indica- condición de que condupe además ejemplo, que ue cualquiera en el tual privilegio lleva á su embajador de omo tal, siem- nente á sus órque entonces se reconocidos estos embaja-

laciones can- tar que pue- lo, por ejem- para los via- res y las islas en estos ca- más ó menos estando del- de estos bu- erar como bu- cmos buques ctos de presa, para nosotros terece, en mi- ción prefe-

S. S. no lo ha ) aprovecho la ría importan- ría lo más en que me parece en esa cuarta te de la extra-

a cosa á mal; ptó muy alle- lero, dijo á abría sospe- c la habilidad asáis vuestra ueदारos con os doblare- l."

athad Chro- ral, una pro- abrer podido a la modesta do allí: la de tes el mejor

llevaron bien de la victo- ase de pron- ase de pron- astada. Como emecimiento ner encantos, ntraba la vis- ado y sin re- ba, ó conver- el petróleo si rtuna el tubo oi. Así no se ordinarias del

### 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 Pacifico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é Isla de Santo Domingo.

#### Línea de New-York, Cuba y Méjico

El día 26 de 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 é 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 "Monserat" directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacifico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é Isla de Santo Domingo.

#### Línea de Filipinas

El día 22 de Junio saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor "Alicante" directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japon 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 á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

#### Línea de Fernando Póo

El día 25 de 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 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.

**Artículos 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 NERVION

#### 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. Máquina 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. 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 Hoyos, consignatario.

### COMPANIA ANONIMA 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

#### GRAN CENTRO DE COMISIONES Y AGENCIA DE NEGOCIOS

#### SANTIAGO GARCIA CASTELLÓN

Solano, número 6.—CADIZ.

Administración de fincas con garantías, gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas, Habilitación de Clases pasivas. Representaciones.

Delegación de la GERMANIA, acreditada Compañía de Seguros marítimos, fluviales y terrestres domiciliada en Berlín.

#### Corresponsal del Diario de la Marina

NOTA.—Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia, tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

# Diario de la Marina

ADMINISTRACIÓN: San Bernardo, 19

## Precios de suscripción:

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

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

### 30 años de vida tiene el ANUARIO DEL COMERCIO

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

(BAILLY-BAILLIÈRE)

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: Estadísticos.—Geográficos.—Históricos.—Descriptivos.—Municipales.—Títulos de comunicación agrícola, industrial, minera, etc.—Comerciales.—Legales.—Administrativos.—Fiscal.—Fiestas mayores, locales y eclesíásticas.—Perlas.—Fiesta mayor, Aranjuez, etc.—En fin, cuantos datos pueden ser útiles al comerciante, industrial, oficina del Estado, sociedades de todas clases, á las personas de carrera, civiles, militares, liberales ó eclesíásticas.  
**PARTE OFICIAL**, detalladísima, por estar reconocido 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.ª, una descripción geográfica, histórica y estadística, con indicación de las carreteras, estaciones de ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, ferias, establecimientos de baños, circulos, etc.; 2.ª, la parte oficial, y 3.ª, los **partidos, comercio é industria**, con los nombres y apellidos de los que los ejercen. Los habitantes de Madrid, Europa y Venezuela y Filipinas por las dos órdenes de apellidos y profesiones. Información completa de todos los Estados Hispanoamericanos.  
Portugal, completo.  
Sección de sueldos é índice geográfico.  
De venta en la Librería editorial de Bailly-Baillière é Hijos, Plaza de Santa Ana, 10, 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 llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos faciliten 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.

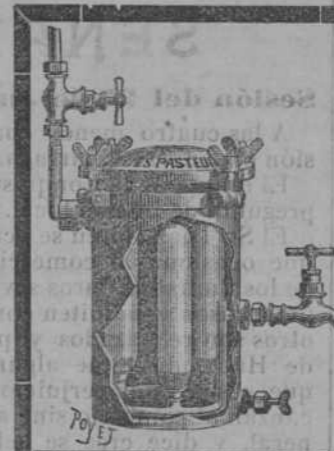
> Conde de Cánilleres.

Íltimo. > 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 MALLIE

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

Monopolio de venta para España:

Ricardo Gutiérrez Solana

Esparteros, 3.—EL ANGEL

MADRID

### TODO SE FIA A PLAZOS CÓMODOS

á personas serias y de garantía

#### Catálogos especiales

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

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

EMPRESA ALEMANA EXPORTADORA ARNOLD FEUER

Berlin S. W. 43, Friedrichstrasse 27

### Maugars en San Sebastián

Comisionista para Francia.

ESPEJOS MISTERIOSOS Y PEGA-NUOVOS PINCELES BARATOS