

YA TENEMOS RUMBO

Se carecía para la resolución del problema naval de una verdadera orientación que permitiese comprender una marcha segura para conseguirlo.

El Congreso marítimo, al reunir por primera vez en España á todos los elementos navales de la nación y someter á sus deliberaciones los más trascendentales asuntos que les afectan, ha prestado un eminente servicio á la Patria, que ha de tener consecuencias para ella muy provechosas.

La primera que desde luego aparece ha sido que al poner en contacto á los representantes de intereses, que por no haberlo antes hecho, se consideraban antitéticos, agrandándose cada día que pasaba las diferencias, al explicarse ahora franca y enérgicamente como es propio del temperamento de los hombres de mar, han resultado compenetrados y en perfecta inteligencia, comprendiendo que se necesitan y que deben vivir formando un conjunto armónico, en el que todos caben con existencia autónoma, sin perder la unidad con la variedad, sino por el contrario robusteciéndola de ese modo y haciendo que una gestión de tal naturaleza sea práctica en resultados útiles.

La segunda que también se ha obtenido fué el convencimiento de la necesidad de crear una fuerza naval eficiente para la respetabilidad patria y adecuada á sus recursos, organizándose previamente la Marina de guerra y su administración, á fin de garantizar al país los sacrificios que haga en tal sentido, que nunca deben de ser de una vez, sino escalonados, por medio de un crédito extraordinario, modesto pero constante, que permita la formación en plazo seguro de la escuadra y que, al mismo tiempo que el material se desarrolle, se forme el personal que lo ha de animar, recorriendo este camino, no á carreras ni á saltos, sino paso á paso, mas sin retroceder nunca, único modo de hacer las cosas bien.

Estos dos resultados, que han de repercutir favorablemente en la opinión y constituir la norma de los esfuerzos de la Liga marítima para realizarlos, representan un punto de partida de inmensa fuerza para el desenvolvimiento de España como nación marítima y comercial, cuyos intereses en tal concepto están muy por encima de los demás de la nación que les están subordinados, dada la situación geográfica de nuestra Península y su condición de productora en gran escala de primeras materias, que aumenta y valora la exportación.

Las demás cuestiones tratadas en el Congreso, si bien cedan en importancia á las dos mencionadas, la tienen en cuanto tienden á contribuir á su mejor consecución y completan la obra de señalar el rumbo por que se debe navegar para llegar á puerto de salvación, y ha sido buscado con verdadero instinto de vida para renovar la de la Patria.

De hoy en adelante, en esta fase de las necesidades del país, no se podrá prescindir de la obra del Congreso Marítimo y sus deliberaciones y conclusiones, son forzosa y precedentemente á que se ha de recurrir para la resolución del problema naval, pues nunca ha habido sobre él una discusión tan amplia y competente, y jamás se habían reunido para dilucidar asunto tan vital todos los interesados en ella de ambas Marinas.

En este concepto la Liga marítima, que no cuenta sino meses de existencia, ha demostrado que ha nacido robusta, cosa también inusitada en España en esta clase de Sociedades, é indica que ha encontrado eco en el país marítimo, y que está hábilmente dirigida, como lo ha estado el Congreso por su presidente, hacia el que no negaremos que sentíamos desconfianzas, pero que á fuer de imparciales y hombres de corazón, hemos de confesar que su discretísima é inteligente conducta, han hecho desaparecer, y si el Sr. Maura hace suyo dentro de la política el programa del Congreso marítimo, tendrá en nosotros en ese sentido nuestra modesta pero decidida cooperación.

No podíamos terminar hablando de la obra del Congreso marítimo que tanto estimamos, sin felicitar al Sr. D. Adolfo Narváez, prestigioso jefe de la Armada, iniciador de la Liga, que entusiasta, enérgico y perseverante, tiene la satisfacción de ver coronados sus esfuerzos y endulzadas las amarguras que sin duda habrá experimentado para llegar á resultado tan lisonjero.

POLÍTICA A LA PUJA

Sin que se pueda decir que en las alturas están deliberadamente relegados á segundo término los intereses de la Patria, es lo cierto que en realidad muy poco ó nada se hace, con verdadera eficacia, para su defensa. Los jefes de las agrupaciones dinásticas más parecen preocuparse en afirmar su caudillaje que en marcar una tendencia salvadora á las orientaciones nacionales, y la política que desarrollan es de las de cuarta clase.

Parece que ambos partidos del turno van á la puja, que no se dan cuenta de la gravedad de las circunstancias, y que no perciben el desasosiego nacional. Se diría que, encariñados con los viejos formulismos, están en otro mundo diferente en el que los peligros de la Patria no se perciben, y donde nada pueden enseñar las tristes lecciones del pasado.

Van á abrirse las Cortes, y á ellas van

esos partidos sin preparación y sin soluciones para cuanto constituye el nervio de la política de gran altura, que se necesita desarrollar similitudines para salvar a aquellos grandes intereses á que arriba nos referimos, y mientras la opinión se percata de las neuras internacionales que pueden obscurecer nuestra integridad nacional, esos partidos, esos jefes, esos directores políticos, se entretienen en nimias manifestaciones relativas á la cohesión interna de sus menadas, dejándose lo mejor en el tintero, que es lo concerniente al aumento de la resistencia nacional para aguantar las contingencias y los embates del porvenir.

Las complicaciones del problema marroquí, las eventualidades de una posible discordia marítima en el Mediterráneo, la incógnita suerte que puede caber á la nación española, según ella misma abandone las llaves del Estrecho á los codiciosos de la extrema derecha ó de la extrema izquierda internacional, la seguridad de nuestras islas adyacentes no despiertan zozobras ni sobresaltos de ningún género en nuestros estadistas de primera fila.

Irán á las nuevas Cortes, llevando un farrago imposible de innovaciones de re-lumbrón, con un reformismo indigesto, con una impedimenta legislativa de proyectos algo *demadés* respectivos á los problemas de la vida provincial y municipal y al régimen electoral y judicial; pero completamente huecos tocante á la afirmación positiva del poder militar y naval que necesita España, y en suma, tíros y troyanos, conservadores y liberales, ciegos y sordos, van á tirarse los trastos á la cabeza, mientras la desventurada nación española, por falta de una política verdaderamente nacional, se hunde más y más en las tenebrosidades del porvenir.

EL "OCEANIC"

El «Oceanic», el mayor buque de pasaje á flote, perteneciente á la *White Star Line*, salió de Liverpool en la noche del 5 con rumbo á Quienstona para embarcar allí más pasajeros con destino á Nueva York. Pocas horas después regresó al puerto de salida con una mala noticia en su hélice. Entró en la *Mersey* á las dos de la mañana del 6, y examinada la hélice, volvió á zarpar á las diez.

TIRANÍA ECONÓMICA

ARSENALES

El cometido de un arsenal se limita, en tiempo de guerra, á aprovisionar, entrenar y reparar los buques armados, y se puede, por lo tanto, decir que debe estar provisto de toda clase de materiales, herramientas y artefactos necesarios para llenar esa misión con rapidez.

En tiempo de paz, ese cometido se simplifica extraordinariamente, toda vez que las operaciones de reparación y aprovisionamiento de los buques no ofrece caracteres de inmediata urgencia, lo cual no quiere, sin embargo, decir que se abandona por completo lo concerniente á los períodos de preparación, ó sea lo que se relaciona con la construcción y armamento.

Convendría, en buenas condiciones, hacer separación de ambos aspectos, así como lo correspondiente al servicio de la flota construida y el de la que está en construcción.

Pero estando organizado el servicio de la flota construida para el tiempo de guerra, resultará que para el paz estará superabundantemente dotado de operarios y maestranza, y para qué soportar el considerable y estálido gasto del personal obrero excedente?

Pero, ¿sería prudente, al surgir la declaración de guerra, desatender el servicio de los buques en construcción? No sería, por el contrario, muy conveniente poder, en tales momentos, atender con urgencia á la preparación, aprovisionamiento y repuesto de los buques en situación de armamento?

Estos problemas, insolubles bajo el aspecto económico, no pueden considerarse con estrechez de miras, porque puede ocurrir que por aliviar el presupuesto de gastos sobrevenga un desastre que resultará enormemente caro. Cuanto se relacione con la defensa nacional debe apartarse de la tiranía económica.

Y esto precisamente es lo que no se quiere comprender en España, y lo que revela poca previsión en los directores de la opinión, mal orientados respecto al verdadero interés nacional. Los servicios que afectan á la seguridad y defensa de la Patria no pueden apreciarse bajo la misma razón que los de un orden de prosperidad interior.

En esto no cabe transigir á tal punto, que los que se oponen á que los elementos de guerra estén en buenas condiciones de disponibilidad bajo pretexto económico, son más perjudiciales que los verdaderos enemigos de la Patria.

Los servicios de guerra no se improvisan, y si cuando son necesarios no existen ó están mal organizados, no podrá salvarse la situación con tardías lamentaciones.

De todo esto se deduce que la cuestión de los arsenales es de aquellas que no deben resolverse de otro modo que con dinero, y la mejor reorganización será aquella que permita disponer de personal escogido, de abundante material acopiado y de un régimen verdaderamente autónomo, y como todas estas condiciones no se pueden conseguir sin grandes gastos, de ahí que resulte imposible que la cuestión de arsenales quede supeditada á la tiranía económica.—X.

MARINA FRANCESA

El «Narval» y el «Sirene».

Mucho se ha hablado del mecanismo de los submarinos, pero poco de su poder y armamento ofensivo, por lo cual son interesantes las noticias que vamos á dar de los dos tipos franceses de submarinos.

El «Narval» puede lanzar cuatro torpedos por el procedimiento Dizevievski, que permite dispararlos á cualquier ángulo entre 30 y 120 grados desde la proa. Ya en 1894 demostró, en las pruebas de Cherburgo, que gracias á este sistema podíanse lanzar los torpedos con gran precisión; y si bien es cierto que no es fácil disparar al ángulo requerido, existe en compensación la enorme ventaja de no necesitar todo el mecanismo de válvulas y aparatos de seguridad exigidos por el sistema de tubos sumergidos.

El «Sirene» es un segundo «Narval», trazado por M. Laubouff, y el más moderno de la clase. Tiene de eslora 111 y medio pies y 12 de manga, desplazando, cuando se emplea como los torpederos usuales, 106 toneladas, y de 202 estando casi sumergido. Su precio es de unos 500.000 francos. Su armamento consiste en cuatro torpedos de 17 1/2, cargados de dinamita, colocados sobre cubierta, por cuyo motivo el buque ha de estar sumergido al dispararlos. La tripulación es de 12 hombres, contando al comandante y al segundo.

LAS PRIMERAS VERBENAS

ALBAHACA NACIONAL

Aun cuando por las inclemencias primaverales hemos caído de improviso y sin gradación en pleno verano, la gente de buen humor, no satisfecha con la interminable serie de fiestas y contrariedades del campo de maniobras de Carabanchel y de la árida pradera de San Isidro, se dispone á lanzarse desahogado en las nocturnas dulturas de las inmediatas verbenas.

La jardinería popular prepara ya los clásicos tiestos de albahaca, que, como los programas de nuestros primeros políticos, huelen bien y están pomposos durante tres ó cuatro días, y luego se marchitan y deshojan por mucho que se los cuide y riegue.

Los faroleros de papel, dichos de Venecia, los buñuelos que surgen de las negras y téticas calderas que recuerdan las inmensas sartenes de asfalto de la Puerta del Sol; las primeras camuesas, azufadas y torraos de la temporada son otros tantos alieites que lanzan á los madriles de corazón grande, pero de bolsillo chico, á las seductoras emociones de estas típicas verbenas, donde la juventud, con la vejez y la infancia, encuentran tantos atractivos.

Las amarguras de la vida, las decepciones diarias que la ruda lucha por la existencia proporcionan hoy á todo hijo de vecino las desdichas nacionales, se borran plácidamente en la verberna, y mientras en los barrios enclavados en la festividad se organizan con cuatro tablas y guirnalda de papelón salones de baile y manubrio al aire libre, donde la gente moza da tormento á los pies y á veces rienda suelta á las manos, en el paseo, como enjambre de hormigas, va y viene la multitud reflexiva acarreando al santo nido del hogar las mil chucherías que los indolentes ambulantes ofrecen desahogadamente á poca gente al transcurso.

Las prosaicas arideses de la política, los pesimismo de la clarividencia nacional, la elevación de los cambios y la depresión del crédito público que mete tantos corazones en un puño, se desvanecen insensiblemente ante la algarabía ensordecedora de las verbenas, y aun cuando solo fuera por esto, habría que inventarlas si no existiesen.

Vengan, pues, en buen hora esas alegres y típicas fiestas nocturnas de la clásica manolera madrileña; olvidemos en ellas, por un instante, las lúgubres realidades del vivir; desaparezcán, siquiera sea por breves momentos, las torturas de una situación igualmente angustiosa para todos, nacida del convencimiento íntimo de lo mal gobernada que está nuestra querida España, y pasemos la esponja sobre los errores políticos, las importunidades parlamentarias, los desaciertos políticos, y en suma, sobre las incapacidades directivas de la opinión nacional.

Aspiremos á pleno pulmón el efímero y popular tiesto de albahaca; expansionemos el ánimo oprimido con la grata contemplación de las simpáticas ingenuidades de las verbenas; y ya que no tengamos solitarios, ni poder militar ni naval, ni Hacienda, ni industria ni comercio; ya que no tengamos nada por habernoslo arrebatado todo las irreflexivas torpezas de nuestros políticos de relumbrón, tengamos siquiera alegrías, ilusiones, esperanzas, olvido y resignación para continuar la ruda marcha emprendida templando, con la fragancia de las verbenas, las áridas tribulaciones nacionales.

Abel Imart.

¡COISA MÁS SINGULAR!

En un suleto del DIARIO DE LA MARINA titulado «*Bien razonado*», consecuencia de un artículo de *El Universo*, en que se trata de la imprescindible necesidad que tiene España de poderosa Marina de guerra, se terminan los comentarios de este modo:

«Ahora, cómo crear ese poder marítimo que nos es indispensable para nuestra defensa, esto es, para nuestra vida? ¿Dónde están los recursos? ¿Cómo aplicarlos? ¿Por dónde se debe comenzar á emplearlos, si los hay, ó á buscarlos si no los tenemos? Estas son las verdaderas cuestiones, los verdaderos problemas que conviene resolver.»

Muy bien dicho; más esos recursos están al alcance inmediato de las manos desarrollando el comercio, la industria, la agricultura, y variando por completo la organización de todos los servicios.

En otro suleto cuyo epígrafe es «América contra Europa», el DIARIO DE LA MARINA nos impone de cierto alborozo que se nota en el *Comercio Advertiser*, americano, por creer que Inglaterra dejaría á las potencias europeas que se las compusieran á su modo en caso de seguir los consejos defensivos del ministro de Estado austriaco, á lo que el *Globe*, inglés, dice por su cuenta: «En efecto, no podemos concebir un Gobierno británico metiéndose en aventuras de esa índole. Pero los americanos harán mal creyendo que en circunstancia alguna tomarán represalias los ingleses.»

Y como la política yanqui, en el sentido comercial, va tanto en contra de los continentales como de Inglaterra, continúa diciendo que aunque á ésta le cueste romper con la tradición, no se debe confiar en que no lo hará, ya que deben prevalecer sus intereses mercantiles. Ni Parlamento ni ministros pueden desatenderlos, y si la rivalidad americana sigue sus procedimientos, puede presentarse una reacción antes de lo que pensamos.

Así, España está obligada por su propio interés al procedimiento que proponemos respecto á los ibero-americanos, dando así principio á esa reacción necesaria en la que va envuelta nuestra vida é independencia.

Desilusión moral y materialmente leer la prensa diaria española, en que no se vislumbra un sólo acento de regeneración, verdad, y si los diarios extraviados de una política insustancial é innumerables rasgos de persistente criminalidad que parecen sucesos del África Central; nada, absolutamente nada, en favor de los elementos de riqueza que levantan el ánimo é infunden esperanza, pareciendo que sobre tales asuntos se cierna un santo y seña que se observan religiosamente y que constituyen eficaz conspiración de silencio, rasgo singularísimo de una nación que quiere, por lo visto, morir á todo trance.

J. M. Aufrán.

Promesas que no se cumplen

A pesar de que la Prensa ha declarado que el señor ministro de Marina se halla animado de los mejores deseos é inclinado á dictar una disposición que ampare y legitime los derechos adquiridos por la respetable clase de pilotos que prestan servicio en la Armada, continúa en todo su vigor la maldadada Real orden de 22 de Abril último, toda vez que no se han dado las órdenes oportunas á los capitanes generales de los departamentos marítimos de Cádiz, Ferrol y Cartagena para que cesen las separaciones de dichos oficiales, los cuales van siendo sigilosamente sustituidos en su destino por oficiales de la Armada, como ha acontecido recientemente con el piloto graduado de alferez de navío D. José Quesada y Pérez, relevado del distrito marítimo de Zúñiga y separado del servicio.

Los mencionados pilotos graduados de oficial, puesto que en los Despachos Reales de que se habla en posesión se dice se les tenga como á tales, desheredados de la fortuna, como les llamaba el almirante Sr. Lobo, fundaban todas sus ilusiones y esperanzas en la ilustración y peculiar rectitud del señor ministro de Marina, y celebraron con inmenso júbilo su advenimiento al ministerio del ramo, creyendo que el descendiente de aquel ilustre piloto genovés que dió un mundo nuevo á España, les reconociera sus indiscutibles derechos dentro de la Marina y les haría cumplida justicia; pero, ¡oh dolorosa decepción! las justas aspiraciones de tan dignos cuanto modestos servidores de la Marina, á quienes se ha venido concediendo por los ministros militares que se han sucedido por espacio de veinte años, uniformes, graduaciones militares, armamento en analogía con los oficiales de los distintos cuerpos de la Armada y condecoraciones como recompensa á sus dilatadas y meritorios años de servicio, hántese trocado en terribles desengaños, desilusiones y armaduras en vista de semejante desconsideración, de tamaña injusticia, produciendo penosísima impresión en el ánimo más sereno, al reflexionar que el ministro de Marina que ha decretado tan extrema resolución, separando totalmente del servicio, de un plumazo, á los oficiales graduados procedentes de la Marina mercante, y lesionado de modo inusitado sagrados derechos creados al amparo de anteriores disposiciones, descendiente en línea recta del insigne piloto, gloria de la expresada Marina mercante, almirante D. Cristóbal Colón, su esclarecido ascendiente.

Confiamos que el señor ministro de Marina volverá sobre su anterior acuerdo, anulándolo, y dictando al efecto una disposición que acabe de una vez con el irritante exterminio de los pilotos graduados al servicio de la Armada, para que no se abrigue la sospecha de que los actos de V. E. van encaminados á declarar la guerra á la Marina mercante.

Un piloto.

CUENTO

LA PARTIDA DE AJEDREZ

—¿Quién puede saber en qué entraña, en qué hilillo ó haz de filamentos vivos, en qué telillas del corazón, en qué repliegues del cerebro ayedra la vanidad?

Esto se decía lleno de tímidos afanes el joven ministro militar príncipe Enrique Wesler, que esperaba en el salón de las arañas el honor de jugar con el emperador una partida de ajedrez.

Apuro de ingenio, gimnástica del raciocinio, gallardo deleite de espíritus nobles, tal recreo del buen discurso no es pasatiempo propio para ser compartido con hombres que, por su mal, se hallen dispuestos á abatirse humillados ó á protestar iracundos.

Ensayo de las más exquisitas y delicadas cualidades del alma, examen de templanza y de justicia, es una lucha por festejo en la cual prestamente se revelan las impaciencias del corazón, los arrebatos del carácter, ó se muestra graciosamente la cortesía, el sereno juicio y el afinado gusto.

Temible era en dicho juego la feroz brava, la dura soberbia del emperador.

Ya los pafios habían colocado el taburete de terciopelo con los braceros de palo santo preciosamente tallado donde había de sentarse el príncipe, y el sillón dorado del emperador, ante la mesa de pie de ágata sobre apoyos de oro para el tablero de ajedrez, y en otra mesa cajas con piezas, las del juego de plata, las de marfil y las de fina madera, pues el emperador gustaba de escoger á capricho las que por éste le fueran antojó.

Paseaba el príncipe su vista por los magníficos retratos, tapices y riquezas del salón, como por extraño gusto de ánimo suelto el hombre contemplar los lugares en los cuales ya espera por gloria ó por martirio que ha de adocerle alguna aventura de las que hacen época en la vida.

Llegó en esto el emperador seguido de sus cortesanos.

Era hombre maduro, más viejo tal vez de lo que por su engrandecimiento y altivo donaire pareciera.

—¿Me esperabais, querido príncipe?—dijo el señor.

—Señor, aguardo las órdenes de Vuestra Majestad siempre.

—Según eso, no temes el reto?

—Por agradar á mi emperador he venido mil veces el miedo.

—¡Ah! ¡Traición! Por lo visto te dispones á hacer que el juego nos iguale, dijo el emperador sentándose ante la mesita de juego y frente al príncipe.

Tenia el emperador á su espalda y á derecha é izquierda á sus cortesanos zumbando lisonjas. Iba á comenzar la partida.

—Tememos por el príncipe—dijo un caballero de llave de oro.

—S. M. es un diestrisimo jugador—añadió

dió un gentilhomme, perfumador vivo de lisonjas.

—¡Bien preparada tendrá ya en su tablero la partida!—agregó otro quitamanchas.

Y así, de continuo, sahumaban de adulaciones aquellos allí al emperador, pegajosos como las moscas á dedada de almíbar ó á celdilla de panal.

—¿De cuáles nos valdremos? ¿De mis soldados de plata? ¿De mis tropas de marfil? ¿Pondré las de madera? No sé cuáles me serán más fieles y valerosas—decía con buen humor S. M.

Y colocó las lindas figuritas de madera. —¡Temible sería, pensó el Príncipe, que jugases, como de costumbre, con las de carne!

II

Ya puestos en la primera fila de combate de uno y otro Ejército los ocho peonillos, representaban la infantería ligera, de táctica por la cual, como en escaramuzas y guerrillas, é hiriendo de muerte á derecha é izquierda á los enemigos próximos, disponían un continuo y seguro avance, y abriendo paso al grueso del Ejército, pretendían lograr la redención de los prisioneros más ilustres, llegando al término del campamento enemigo. ¡Hazafia de gloria!

A los extremos de la última línea de formación ó retaguardia estaban las torres, máquinas de guerra, poderosa artillería de ataque directo, certero y decisivo; for maba después la caballería para la faena guerrera más astuta y ardorosa, que sorprende y sobrepasa al enemigo; bien luego hallábase el alfil de reina en casilla negra, representando el flanco izquierdo, como la reina el centro, y sobre casilla blanca el alfil de rey, el flanco derecho del ejército, masa para aplastar y brazos para aprisionar al adversario; y en fin, hallábase el rey, el cuartel general, con marcha libre, cautelosa y prudente, pues en él se manifiesta el interés y el honor de los combates.

Avanzan, se cruzan, se contienen, retroceden las figuritas, que en su insensible condición de cosas, si sujetos inanimados, resultan formando el más sumiso Ejército á la ley de la disciplina; más llevan la intención, y en ellos se fija el pensamiento de los jugadores, y por artificio se animan, parecen vivos, tienen pasiones, penetra en ellos el espíritu con sus vaivenes de deseos, su fiebre de ambición, sus frios de terror, sus dolores de envidia; el oído ó el valor les presta fugitiva existencia; realizan en las manos del hombre el drama del destino; hállanse á merced de estrategias que tienen por arte ó artificio del juego sus consejos.

Cuidaba, temeroso el príncipe, en los primeros pasos de aquella ficción de guerra, de no perder sus peonillos, cuanto desdefioso y petulante parecía por soberbia no atender el emperador á tal cuidado, y fueron desapareciendo sus cazadores, que él echaba en la caja de madera, y al caer en ella producían un ruido seco, cual si cayeran en la fosa.

Olvidábase de que no hay que tener los alfiles atados ni los caballos parados, y por olvidarlo hubo de decir el príncipe:

—¿Me permite V. M. que le anuncie juego?

—¡Oh! Hablad príncipe...

—¡Jaque á la reina!

—¡Imposible! ¡Cómo! No le esperaba...

—Este maldito estuche de piezas de madera...

—Pero ¡bah! poco importa... Esperaba el jaque, exclamó el emperador...

Más de pronto advirtiéndole las para él fatales consecuencias de la jugada, dijo:

—¡Maldicida pieza!

Y colérico, viendo que luego fué la reina comida por el contrario, tomó la figurilla de madera y la arrojó con desprecio al suelo.

Supersticioso y soberbio, añadido haciendo otra jugada:

—El mal ha estado en escoger un caudillo de madera.

—¡Matel replicó fría y decididamente el adversario.

Levantóse ceñudo y visiblemente incomodado el fiero emperador, y cogiendo el reyzeuelo de madera, dijo arrojándolo al suelo con verdadera cólera:

—¡Príncipe, conste que habéis vencido á un rey de palod...

Y añadió desdefioso dirigiéndose á todos:

—¡Despejad!

Salieron el príncipe y los cortesanos del gran salón, dejando al emperador enojado y tan aburrido, que se sentó en una ancha butaca junto á la chimenea y cerró los ojos; mas cuando iba ya quedándose entre dormido y despierto, vió un reyzeuelo blanco de madera, que poniéndose en pie, decía: «Eres por la soberbia, más pequeño que yo. ¿Qué mano si no la tuya ha movido las piezas? ¿Quién si no tú dirigió la partida? Responsable eres de la derrota, que no nosotros. ¡Qué grave ha de ser que un grande en la tierra reconozca á su pesar las torpezas de su alma!

III

El emperador al día siguiente pensó en dar un nuevo título y confiar una importante comisión al príncipe; pero antes de que diese las órdenes recibió un pliego de éste, en el cual le decía:

«Señor, cansado de la vida de la corte y de los negocios de la política, pido reverentemente á V. M. me conceda licencia ilimitada para irme á cuidar de mis tierras y á dedicarme á la labranza.»

—Sea, dijo el Emperador avergonzado. Este no quiere servir á quien, como yo, pudiera tratarle como á una de las piezas del ajedrez... No es un general ni un soldado de marfil ó de palo.

José Zañonero.

DIARIO DE LA MARINA

CONDICIONES DE SUSCRIPCION
Madrid, un mes... 1 peseta.
Provincias, trimestre... 5 >
Países de la Unión Postal, un año... 60 >
Asia y América... 70 >
Número suelto 5 céntos.—25 ejemplares, 75 céntos.

ANUNCIOS

Cuarta plana... 0,20 ptas. línea
Reclamos... 0,75 >
Noticias... 1,25 >

Oficinas: calle de la Libertad, 10, primero dra.

NOTAS DEL DIA

Suspensión de los riesgos.—Aspirantes a la judicatura.—Perros vagamundos.—Venta de las Antillas danesas.—Embajada marroquí en Londres.—La Unión Nacional.—Unión de la raza latina.—Deseo británico.—Contra la nacionalización de empresas.—Fracaso marroquí.—La investidura senegalés.—Combinación de gobernadores.—Coalición parlamentaria.—El servicio de remonta y sementales.

A fin de que no se agote el agua clara que existe en el depósito del Lozoya, la dirección del Canal de Isabel II ha interesado del Municipio que se suspendan los riesgos públicos.

Se ha concedido un mes de plazo para que los aspirantes a la judicatura puedan solicitar su colocación en las vacantes de secretarios de las audiencias provinciales. Dicho plazo espira el 7 de Julio próximo.

En cumplimiento de lo que disponen las ordenanzas municipales sobre la matriculación de los perros, ha comenzado ya en la forma acostumbrada la recogida de los canes vagamundos.

Parecen que tocan a su término las negociaciones definitivas para la compra por los Estados Unidos, en buenas condiciones, de las Antillas danesas.

Hoy lunes habrá sido recibida en Londres por el rey Eduardo, en audiencia oficial, la embajada extraordinaria siberiana.

La Unión Nacional, según parece, prepara una activa campaña concretando sus aspiraciones en lo tocante a economías y reorganización de servicios bajo la forma de un plan de presupuestos.

En la Cámara de diputados de Italia se ha presentado una moción en pro de la unión de los pueblos de raza latina para contrarrestar las coaliciones panslavista y pangermanica.

Se cree en los círculos diplomáticos que Inglaterra desea poner inmediato término a la guerra sudáfricana para tener libre su acción en los próximos conflictos del protectorado marroquí y agitación en la península de las Baleares.

Parece que la Liga de productores de Vizcaya va a emprender una activa y enérgica campaña contra el decreto relativo a la nacionalización de las empresas extranjeras y contrataciones de obras públicas.

Se dice que las gestiones del sultán de Marruecos en el intento de impulsar a Alemania e Inglaterra contra Francia, ha fracasado, porque la primera no tiene intereses en el Mediterráneo, y la segunda tiene concentrada su atención actualmente en el Sur de África.

Parece que los tucanistas piensan exigir se cumpla estrictamente el reglamento de lo relativo a la renta que deben acreditar los senadores para el ejercicio de su alta investidura.

Ultimada la anunciada combinación de gobernadores civiles, parece que mañana serán puestos los oportunos decretos a la firma de S. M. la Reina.

Parece ya un hecho la coalición parlamentaria de tucanistas y gamacistas para combatir al Gobierno.

El ministro de la Guerra se propone unificar y dar gran impulso al servicio de remonta y sementales, no solo para nutrir de buenos caballos al Ejército, sino también para fomentar tan importante elemento de la riqueza pública.

Estados Unidos

Maniobras navales.

En la presente semana empezará una serie de maniobras la escuadra americana del Atlántico del Norte. Su objetivo será ilustrar la posibilidad de una línea de defensa de la costa entre Maine y Chesapeake. Todos los fuertes situados a lo largo de la costa indicada cooperarán a la obra de los buques y todos los puertos indefensos serán cuidadosamente registrados y tomados asimismo parte en el plan propuesto. Créase que se gastará mucha pólvora en esas prácticas, y reina grande expectación entre los habitantes de aquel litoral, por ser la primera vez que los Estados Unidos se han decidido a imitar el ejemplo de Inglaterra y otras naciones de Europa emprendiendo este camino.

Le Journal, de Nueva York, recomienda al ministro de Marina que se aparte de la rutina en este punto. Es cosa sabida que el gigantesco programa naval de Alemania se ha adoptado teniendo la vista fija en los Estados Unidos. Es posible que el emperador alemán no se haya propuesto aplastar con su nueva escuadra la doctrina de Monroe; pero probablemente pensó, al combinar sus planes, en la contingencia de que ciertas circunstancias permitieran a toda potencia fuerte en la mar, hacer uso provechoso de esta fuerza. Como primera nación de Occidente, estamos obligados a ser más poderosos que cualquiera otra, por amiga que fuere, en las aguas americanas. En este sentido—termina el Journal—las maniobras son un paso acertadísimo.

TELEGRAMAS

(DE LA AGENCIA FABRA)

Inglaterra y Marruecos.

Con motivo de la presencia en Londres de la embajada marroquí, algunos periódicos ingleses hablan de la cuestión del Mogreb. The Daily Graphic recuerda que en tiempo de Carlos II Tángier estaba en poder de los ingleses, y que entonces solían ir a Londres embajadas marroquíes. Ignora la importancia de su misión actual, pero indica que el hecho no debe pasar inadvertido cuando está a la orden del día la cuestión de Marruecos. Añade que en Francia se ha supuesto que los marroquíes quieren solicitar la protección de Inglaterra ante el temor de una invasión por la

parte de Argelia, pero que la corte sberifiana no podrá contar con Inglaterra más que cuando estén en peligro los intereses de la misma. «Si Francia quiere extender su imperio colonial—agrega—á costa de Marruecos, nada tenemos que objetar mientras no sea amenazada nuestra posición del Mediterráneo. Mejor sería estimular á España á que completase su dominio colonial en esta región, no sólo porque esto restablecería el equilibrio en el Africa del Norte, sino porque Francia tendría interés en no aumentar desmesuradamente sus responsabilidades en Africa.» El periódico londinense termina manifestando que en todo caso España y Francia deberían ponerse de acuerdo respecto de este asunto.

La peste en el Cabo.

Londres 9. Un despacho oficial relativo á la peste en el Cabo dice que hasta el 1 de Junio habían ocurrido 684 casos, entre ellos 173 en europeos. Las defunciones habían sido 318, de ellas 57 de europeos.

Un incendio.

Londres 9. En Stafford un formidable incendio ha destruido casi en absoluto la fábrica de calzado de Edwin Bortok, que ocupaba á 850 operarios. Los destrozos son muy considerables.

IMPRESIONES DE LA PRENSA

Trozos escogidos

El Imparcial: «En nuestra vida pública entran dos elementos que no se darán nunca por vencidos: la retórica y el cacique.»

El Mensaje será, pues, un documento de transacción, propio del carácter transitorio del período presente. Parte del ropaje pertenecerá al siglo pasado y otra parte al que acaba de comenzar. Mas la importancia corresponde á lo que está detrás de las telas y paños, cintas, encajes y abalorios. Porque luego tendremos que desnudarlo para presentarlo al público tal cual es.»

La decepción no tardará en presentarse en toda su horrible desnudez. Detrás de esos encajes y abalorios está la más espantosa realidad, triste armazón de huesos y pellejo, personificación real y efectiva de la España del siglo XX.

El Liberal: «Preparémonos, pues, á entrar en el reinado de Alfonso XIII, de igual manera que hemos salido del de Alfonso XII y que estamos á punto de salir de la Regencia, porque guiándonos sigan los pilotos de entones y administrándonos los que durante un cuarto de siglo dilapidaron nuestro modesto peculio.»

Entre esos dos partidos continúa esta triste nación crucificada. Y como no prescinda resueltamente de ambos, ni dentro de tres días, ni dentro de tres mil, habrá resurrección para ella.»

Con los partidos de turno sucede lo que con los organismos administrativos; están boyantes y florecientes por fuera, y corroidos por dentro; así es que ni son lo que parecen ni sirven para lo que se necesita. Esa es la razón de que en todos los órdenes de la actividad nacional resulten estériles los esfuerzos de la masa popular para conseguir la regeneración de la Patria.

Heraldo de Madrid: «El cambio español que no perdía más que del 7 al 8 por 100 antes de comenzar la guerra de Cuba, en 1895, llegó á ser de un 25 por 100 de pérdida en 1897; en 1898, el año higo proezas increíbles: Enero, 33 por 100; 1.º de Abril, 42 por 100; 21 de Abril, 70 por 100; 30 de Abril, 90 por 100; 5 de Mayo, 115.»

Pasada la guerra, firmado el tratado de París, restablecida la normalidad sin disturbios ni revoluciones, á la hora de comenzar la decadente regeneración, los francos estaban, 31 de Diciembre del 99, á 27,75.

«Qué ha pasado desde entonces para que los cambios vuelvan á subir y estén hoy á 39 ó 43?»

Lo que ha pasado es que aquí todo el mundo se encoje de hombros ante los desastres nacionales, y que después de los años mil, vuelven las aguas por do solían ir... ó sea que la filosofía española es tal, que lo que pasa es porque todos se empeñan en creer que aquí no ha pasado nada... y en rigor no hay derecho, con tal modo de apreciar las cosas, á quejarnos de lo que pasa.

La Correspondencia de España: «Así como hay que pedir soluciones democráticas á los liberales, hay que solicitar soluciones de gobierno, principalmente de los conservadores. Por eso no son los mismos los problemas que han de afrontar unos y otros. Y en el acuerdo de distinguirlas está el acierto de resolverlas.»

Siempre ha sido la línea recta el camino más corto entre dos puntos; pero en política, los unos y los otros, esto es, conservadores y liberales, quieren empujar el principio matemático, y todo su afán es demostrar que esos problemas se deben afrontar de soslayo, yendo á su solución por el camino más largo, ó sea el de las tortuosidades. Podrá, para ciertas gentes, constituir eso el colmo del acierto; pero para otras, tal vez constituya el colmo de la torpeza.

ECOS DEL LITORAL

Vigo 8.—Falleció anteaayer en esta ciudad D. Angel Ferrer Piñero, hijo del fondista don Ildefonso Ferrer y sargento que fué de infantería de Marina.

El finado se hallaba á bordo del crucero «Oquendo» en Santiago de Cuba, y fué herido y hecho prisionero al ser destruido aquel buque con los demás de la escuadra del almirante Cervera.

De arribada forzosa, por tener averías en la máquina, entró ayer tarde el vapor francés «Edmond Gustave», que navegaba de Siphros (Grecia) para Mary Port con cargamento de mineral.

Hoy seguirá viaje. Entraron también los balandros «Carmen», de Villagarcía, y «Gallego», de Corubión, con conservas; el galeón «R. F. A.», de Marín; los palibots, «San Luis», de Noya, y «María Dolores», de Ribadeo, con carbón; y el bote «Paima», de Cambados, con teja.

Coruña 7.—Entraron ayer en nuestro puerto el vapor «Rioja», procedente de Londres y Santander; el quechemarín «San Basilio», de Puenteceso, con madera, y el palibot «Bienvenido», de Gijón, con ladrillo.

Se despachó el vapor «Rioja», para Villagarcía, con carga general.

Gijón 8.—En la marea de ayer tarde salió para Santander el vapor alemán «Feronia».

En la misma marea salieron también los siguientes vapores: «Sisto Cámara», para Bilbao, con carbón; con igual clase de carga, el «Mosquitero», para Avilés y «El Gaitero», para Coruña; para Poz, vacío, el «Luarca», y con carga general, para Avilés, el «María Cruz». Entró de Poz, con pines, el «María de Cádiz», que empezará hoy á descargar. Ayer desargó en el muelle de Fomento el vapor «Cabo Silleiros», que saldrá hoy para Avilés.

Esta mañana salió para Coruña el vapor «Galicia», conduciendo 270 toneladas de carbón. Hoy debe salir el vapor «Bravo» con dirección á Villagarcía.

Cargaba ayer en el muelle de Fomento, con destino á Barcelona, el vapor «Juliana». El «Duro» no comenzó aún á descargar. Se está esperando de Coruña el vapor español «Triana».

En la mañana de hoy, se celebrará en el parroquial de San Lorenzo el enlace matrimonial de la hermosa joven Teresa Ordóñez, hija del antiguo dependiente del Café Salgo D. Eusebio, con el Piloto de esta matrícula primer oficial del vapor «Duro» D. Jesús Baños, hijo del finado D. Ambrosio, conocido profesor de misión.

Ferrol 7.—Mañana será remitida desde la Coruña á esta ciudad la consignación para pago de las atenciones de este departamento. Ascendiendo á 510.000 pesetas.

Entraron hoy en este puerto los vapores «Triana» y «Norte». Ayer no hizo viaje á la Coruña el vapor «Comercio», con objeto de limpiar la caldera. Hoy hizo viaje á las once.

Barcelona 8.—Ayer fueron detenidos varios rateros en las cercanías de la sección Marítima.

A un pasajero que llegó ayer de Marsella en el vapor «Nuevo Valencia», le robaron en el muelle una cartera que contenía varios documentos y una regular cantidad de dinero.

Se dio día ayer en el puerto, sin que nos conste el fundamento de este rumor, que altas personalidades del comercio mallorquín intentan nuevamente fusionar las Compañías isleñas de navegación.

Sentiríamos que la noticia fuese exacta, porque siempre gana algo el comercio con la competencia que las Compañías tienen entablada.

San Fernando 8.—Ayer han terminado en la Academia de Infantería de Marina los exámenes del segundo semestre, habiéndose aprobado á los señores alumnos que siguen:

D. Julio Pastor, D. José L. Gómez Imaz, don Joaquín María Chereguini, D. Joaquín María Terol, D. José L. Hernández Pinzón, D. Antonio García Reyes, D. Federico Riera, D. Antonio Palacios, D. Carlos García de la Vega, D. José María Lobo, D. José Poreyra, D. Alfonso García Anillo, D. José L. Montero, D. Juan Alcal, don Felipe Montaner, D. Felipe Gutiérrez, D. Justo Crespo, D. Eugenio González, D. Serafín Piñera, D. José Samper, D. Rafael Cos-Gayón y D. Pedro Soler.

Con motivo de la clausura de la Escuela, pasarán los alumnos aprobados al regimiento de Infantería de Marina, donde cursarán el último semestre de su carrera.

Hoy empiezan los exámenes de los cadetes que han de salir oficiales.

Ha volado al cielo un pequeño hijo del ilustrado capitán de Infantería de Marina D. Pedro Quintana.

CONGRESO MARÍTIMO

Conclusión de la segunda sesión. Tema cuarto.

Dice así: «Resoluciones más convenientes para desarrollar y perfeccionar las industrias de pesca, y para reglamentar y vigilar su explotación.»

El Sr. Mercader propuso al Congreso que manifestase que la industria de la pesca en la forma en que se encuentra constituye un adelanto.

«No soy orador; mi único oficio es dirigir una de las infinitas débiles barquillas que, en lucha constante con el Océano, buscan en sus aguas la pesca, que ha de dar el sustento á los hombres que la tripulan.»

Así comenzó el Sr. Gutiérrez su discurso, produciendo entre los congresistas excelente efecto el pesador que, comisionado por sus compañeros de Santander, viene á defender sus cada día más amenazados intereses.

Mostró que la merluza disminuye y constantemente en las costas cantábricas á causa de la pesca de la tralla, que impide la procreación de ese pescado, y propuso que se le obligue á que reformen sus redes en forma que no cause daños á la multiplicación de la merluza.

El Sr. Mercader rectificó y también lo hizo el Sr. Gutiérrez, afirmando que, de seguir así las cosas, no tardará en costar la merluza más cara que el salmón.

Propuso el Sr. Barreras varias medidas para el fomento y protección de la pesca por de los medios más perfectos y para la protección de las industrias con la pesca relacionadas.

También solicitó que á los ferrocarriles se les obligue á tener vagones frigoríficos.

El Sr. Gómez Morales habló del problema de la pesca en el río Guadiana, donde cada día disminuye más, á causa, por un lado, de la pesca del box, y por otro, de los desagües de las minas que á las crillas de dicho río hay, y que produce la intoxicación del pescado, por llevar en gran cantidad sales de hierro y de cobre.

El Sr. Pastorin, después de atinadas consideraciones acerca de la importancia que para el fomento de la riqueza pública tiene el cuidado de los intereses de la pesca y de la agricultura, propuso en favor del proletariado de aquella y del desarrollo de sus artes menores, soluciones que condensó en la siguiente conclusión: «Todo pesador cogido en mares libres por pescadores españoles en barcos del país y preparado con la totalidad para su conservación estará exento de toda clase de derechos arancelarios, como producto nacional.»

Los señores Ricart y García Barrera indicaron medios de mejorar la industria pesquera en lo que con latería y aceites para conservas se relaciona.

Los Sres. Moncada y Spottorno se ocuparon de las escuelas de pesca y reglamentación de la intensiva mostrándose partidarios de la reorganización de estos servicios.

Sin más debate se declara suficientemente discutido el tema, y se pasa á la discusión del Tema primero.

del segundo grupo, cuyo texto dice así: «Organización más conveniente de las profesiones náuticas y mercantiles relacionadas con la Marina, y sistema educativo más acertado para las clases navales superiores.»

El Sr. García Arriaga hace una luminosa exposición de los medios más convenientes para elevar al posible grado de perfección orgánica la profesión de marino mercante y la enseñanza naval.

Al llegar á este punto se declara suficientemente discutido el tema y se levanta la sesión.

TERCERA SESION

La sesión celebrada ayer dió principio á las tres de la tarde, siendo presidida por el señor Maura. Se puso á discusión el

Tema segundo

del segundo grupo que dice: «Determinación del mejor sistema de reclutamiento de las clases de marinería y su instrucción, desde la naval elemental hasta la profesional en Escuelas de Artes, Industrias y Oficios náuticos.»

Concedida la palabra al Sr. Redondo, encarece éste la importancia de tener un personal náutico perfectamente instruído.

El Sr. Ferrandiz se ocupa de lo deficiente que es la instrucción de marinería y su poca consonancia con los adelantos modernos en lo que á los barcos respecta.

Debían establecerse, en opinión del Sr. Luanco, institutos náuticos en Barcelona, Bilbao y Cádiz, y darse en ellos instrucción completa con sujeción á lo que practican las naciones más adelantadas en materia naval.

Hoy no hay más que la Compañía Trasatlántica que proporcione buenos maquinistas.

Para resolver problema tan fundamental en el desenvolvimiento de la Marina, entiendo el señor Azcárate conveniente el servicio obligatorio en el personal de la matrícula naval, y en contrario el Sr. Trujillo, se pronuncia por el voluntariado de doce años, como se practica en Inglaterra, pues son muchos los necesarios para formar un buen marinerio; por nuestro sistema, éste se retira á los tres, cuando comienza á saber algo.

El Sr. Agacino defiende una proposición encaminada á reformar la enseñanza náutica. Cree que debe ser un solo ministerio el que entienda en las cuestiones referentes á las mismas.

El Sr. Navarro propone que se creen buques escuelas de pilotos y maquinistas.

Después de rectificar los Sres. Luanco y Navarro, el Sr. Arnao mantuvo la necesidad de que la marinería practique convenientemente.

Intervinieron los Sres. Aristequieta y Torres, abundando en los mismos conceptos que los anteriores oradores.

El Sr. Olavarría dijo que cuando al comercio le sean necesarios los buques-escuelas los creará, como ya se ha hecho en Bilbao, y protestó de las cargas que la proposición del Sr. Navarro pretende imponer á los navieros para la instrucción del personal.

Contesto el Sr. Navarro que lo que á Marina se refiere no es cuestión peculiar del naviero, sino que interesa á todo el mundo, en cuanto es cargador.

Los Sres. Hernandez y Univaro hablaron de la enseñanza de los maquinistas y de la necesidad de que los barcos que hagan la travesía de Ultramar lleven tres por lo menos.

Censura el Sr. Jansoro la intervención del Estado en la enseñanza naval, y abundando en esta misma opinión el Sr. Ricart, sostiene que los programas de enseñanza náutica que hoy se dan en España no corresponden al estado de progreso en que la Marina se encuentra.

Con motivo de ciertas palabras que pronunció referentes al barco-escuela de Bilbao, los representantes de esta provincia protestaron, ocasionando un incidente que, muy á su tiempo, terminó la presidencia.

Haen atinadas consideraciones acerca del tema que se debate los Sres. Pastorin y Maristany, y con esto termina la discusión de este tema.

Tema tercero.

«Instituciones económicas y de previsión necesarias para mejorar la condición de toda la gente de mar y atenderla en los accidentes de su profesión.»

Propone el Sr. García Cabezas que, á imitación de lo establecido en otros países, se creen «Albergues de mar», que son unas instituciones que sirven al marino de punto de reunión para sus contratos y lícitas expansiones.

En España existen dos, de fundación inglesa, en Los Palmas y Bilbao. Son muy convenientes y entiende que deben ser subvencionados por los Municipios y el Estado.

El último Congreso de París encomió su importancia, recomendando su fomentación.

Propuso el Sr. Agacino la creación de una Caja de Invalidos, apoyando con sólida argumentación su iniciativa.

Pronuncia un elocuente discurso D. Gumerindo Azcárate, encaminado á poner de manifiesto las ventajas de la asociación y la conveniencia de que tenga aplicación entre los marineros.

Expuso el progreso de las Sociedades cooperativas de consumo, que ideadas en 1847 por cinco obreros, hoy están extendidas por todo el mundo, y en el último Congreso de Londres han tenido representación 450 Sociedades que manejan muchos millones de pesetas.

Crítico duramente las disposiciones de nuestro Código mercantil, en virtud de las que, en caso de naufragio, el marinerio pierde el derecho al salario devengado, dándose el espectáculo de que el naviero y el cargador no pierdan nada, por tener la nave y la carga asegurada, en tanto que el pobre marinerio resulta de esta manera dañado en sus intereses.

«Triste irrisión! Cuando el marino perece en el naufragio, el legislador español da derecho á los herederos á percibir el salario que de llegar la nave al puerto de destino le correspondería.»

Trató también de la ley de accidentes del trabajo, que se extendió á los obreros del mar merced á una enmienda por él presentada, y de la dificultad de aplicar las disposiciones positivas á la navegación, por la particularidad que reviste.

Por último, sostuvo la necesidad de que intervenga el Estado en estos asuntos, y marcó la evolución de las leyes de accidentes del trabajo, según han sido informadas por la teoría del dolo ó de la culpa, de derecho civil, de la falta contractual y de la de riesgo profesional, que es la que actualmente impera.

Al terminar el Sr. Azcárate su notable discurso fué muy aplaudido.

Tema cuarto.

«Manera de fomentar la navegación de recreo y otros deportes náuticos, y de organizar bien su ejercicio.»

El Sr. Aristequieta cree que la mejor forma de despertar en el país la afición á la Marina es creando en todas las poblaciones Circuitos náuticos y organizando á éstos regatas que despierten el interés del público, haciendo que, poco á poco, se despierte la afición á este deporte.

Solicitó que las Compañías de ferrocarriles hagan rebajas, y que el Estado preste alguna ayuda y suprima las trabas administrativas que impiden que el deporte náutico tenga todo el desarrollo debido.

Abundó en las mismas consideraciones el señor Laizeca, y el Sr. Concas dió gracias por las laudatorias frases que el anterior orador le dedicó.

El Sr. Zahonero pronuncia un sentido discurso encomiando la importancia y conveniencia del deporte náutico.

Tema quinto.

Dice así: «Medios que deben emplearse para vulgarizar el conocimiento de los asuntos navales, y de su influjo vital en la prosperidad y aun la existencia de la nación española.»

de propagar los conocimientos navales y demostrar al pueblo el poder de la Marina.

Con mucha elocuencia, el oficial de la Armada Sr. Hontoria sostuvo la conveniencia de difundir esos conocimientos por medio de conferencias públicas, dadas por personas idóneas y de estudios de extensión universitaria, que las popularizasen, sacudiendo la apatía de nuestra patria.

Propuso que en Madrid se crease un Centro de propaganda de conocimientos navales.

Con todo se dan por suficientemente discutidos todos los temas.

El presidente, Sr. Maura, pronunció después breves palabras para expresar á los congresistas su agradecimiento por la correcta conducta observada por todos durante las discusiones y por los trabajos por ellos realizados, haciendo también algunas indicaciones para que en la sesión de esta tarde no encuentre dificultad la aprobación de las conclusiones que las Comisiones presenten al Congreso.

Sesión de clausura.

Da principio á las tres y cuarto bajo la presidencia del señor duque de Veragua, quien tiene á su derecha al Sr. Maura.

Acto seguido el señor secretario da lectura á una extensa relación de las entidades que han enviado adhesiones, trabajos y representaciones al Congreso.

El número de señores asistentes ha sido de 132, y de 235 el de los adheridos.

Conclusiones del Congreso.

El mismo señor secretario da lectura á las siguientes conclusiones:

PRIMER GRUPO

TEMA PRIMERO Y SEGUNDO

Acuerdos del Congreso.

1.º Que salvo los arbitrios de puerto, el impuesto de carga y descarga en navegación de cabotaje no pueda exceder de 0,50 de peseta por tonelada.

Que la exclusiva absoluta del cabotaje, es decir, comprendiéndose en él hasta los artículos exceptuados, debe reservarse para los buques de nuestro abanderamiento construídos en astillero nacional.

Que todo buque que figure en nuestro abanderamiento al promulgarse la disposición legal estableciendo esta reserva absoluta de la exclusiva del cabotaje, aunque fuere de construcción extranjera, se considere asimilado en el distrito de dichos privilegios con las construcciones de astillero nacional; pero que se le fije un plazo breve para que al entrar en el goce de dicho beneficio declare su opción entre el disfrute de las primas de navegación que se otorgan á los buques nacionales hasta esa fecha, ó los privilegios del cabotaje.

Que en lo sucesivo, las líneas de navegación, subvencionadas, al abandonar ó tomar el servicio de sus navegaciones buques construídos en el extranjero, tengan la obligación de encargar en plazo breve á astillero nacional la construcción de un número de toneladas equivalente á las del arqueo de la nave de construcción extranjera que hubieren adquirido.

Y que las ventajas otorgadas por esta disposición legal para los astilleros nacionales, sean revisables á los diez años.

Que debe considerarse dentro de cierto plazo á los buques de construcción nacional, determinadas franquicias y privilegios en aranceles consulares, derechos de puerto, de carga y descarga de mercancías y de tráfico de pasajeros, y que la documentación de embarque exigida á éstos debe simplificarse, teniendo siempre en cuenta el trato recíproco con las demás naciones.

Que deben otorgarse primas á la navegación de altura, calculadas por tonelada y milla navegada, al buque de pabellón nacional construído en astilleros nacionales, en relación con las existentes en otras naciones.

4.º Que también deben otorgarse semi-primas, ó compensaciones de armamento y abanderamiento, á la navegación que no sea de cabotaje, de buque nacional que se adquiera en el extranjero, durante breve y determinado plazo, debiendo tenerse en cuenta su estado de vida en el momento de la nacionalización, alentando así la adquisición de buques nuevos con preferencia á los viejos, y que debe suprimirse el impuesto de derechos reales á la adquisición de buques en el extranjero.

5.º Que en el actual régimen de primas á la construcción naval sean incluidos los buques, en general desde 100 toneladas en adelante y los vapores de pesca desde 20.

6.º Que deben rebajarse en general los derechos consulares, así como los de puerto, carga y descarga, pasajeros, etc., y dar mayores facilidades á las transacciones mercantiles, librándolas de trabas injustificadas.

7.º Que se debe favorecer la explotación de la minería y del carbón y facilitar el establecimiento de ferrocarriles económicos á los centros mineros y hulleros, en relación con el plan general de ferrocarriles secundarios, y con precios de transportes reducidos.

8.º Que deben regir también tarifas económicas de transporte por ferrocarril para los artículos de producción nacional con destino á exportación con bandera española, sin perder de vista el trato recibido de otras naciones.

9.º Que á la exportación de dichos artículos, con bandera nacional, debe concederse además alguna protección ó prima, cuando vayan destinados á mercados del Africa y de las Américas latinas.

10.º Que los puertos deben mejorarse en sus condiciones materiales para el buen servicio de la navegación y del tráfico mercantil, y con ese fin debe procurarse el establecimiento de zonas francas, donde quiera que se demuestre ser de conveniencia nacional y se logren las garantías estrictamente necesarias, á juicio del Gobierno.

TEMA III</

el consero internacional, utilizando en favor propio nuestra situación geográfica.

Que la reconstrucción de la administración y los servicios navales del Estado es necesidad primordial y requisito inexcusable para conseguir la fuerza militar y obtener positivo rendimiento de los gastos.

Que la reconstrucción se verifique mirando las fuerzas navales y las defensas marítimas como principal objetivo, extremando la sencillez del organismo terrestre cuando lo permitan los actuales medios de comunicación y la índole del material moderno; asegurando la unidad y la permanencia de la dirección y gestión de los servicios, de modo que no los perturbe la inestabilidad ministerial; separando las industrias de construcción y habilitando enteramente para armamento y conservación de la flota los arsenales y puertos militares del Estado; unificando los establecimientos de construcción naval de modo que en ningún caso sostenga más de uno la industria oficial, y que siempre estén concertados los esfuerzos de ella y los de la industria privada, con planes sistemáticos y duraderos; asegurando la constante práctica, además de la instrucción profesional, de todas las tripulaciones debiéndose garantizar el buen manejo del material por medio de la estabilidad en los destinos, muy especialmente en los de maquinistas, fogoneros, condestables, artilleros, torpedistas, etc.

Que mientras se consigue la reconstrucción orgánica y se construye la flota, se utilicen los medios disponibles en incesantes ejercicios náuticos y militares, para tener en su día habilitado al personal de todas las clases y profesiones. Que se organicen las Reservas navales.

Léanse también las conclusiones referentes a los temas del segundo grupo, cuya publicación reservamos para mañana por no haber podido ser facilitados a la prensa.

Voto de gracias.

Terminada la lectura de las conclusiones el Sr. Novo y Colson pide un voto de gracias para la Junta directiva, por la rapidez y acierto con que ha sabido llevar a feliz término su misión. Conocédase entre aplausos.

El Sr. Maura.

Acto seguido hace uso de la palabra el señor Maura.

Comienza poniendo de relieve la importancia del Congreso y de los fines que con las conclusiones aprobadas se persiguen, las cuales, dice, no son tan sólo resultado del trabajo oral de esta Asamblea, sino que en ellos ha venido trabajando desde el mes de Febrero.

La Liga marítima, que en el año que lleva de existencia ha conseguido que en España se hable y se piense de las cosas del mar como no se hacía desde hace mucho tiempo, será un decidido campeón, y trabajará con toda insistencia hasta conseguir que los acuerdos aquí adoptados se conviertan en leyes.

La Marina mercante entiendo yo que es algo más que un medio de transportes para los pueblos; es una gran fuerza política, de la cual puede sacarse mucho partido, si es bien aprovechada.

La organización de servicios en la esfera social ha venido agravando constantemente el estado de nuestra Marina, la cual, teniendo sus intereses repartidos entre cinco ministerios, puede decirse que en todos ellos era considerada como la cenicienta.

Ha estado desatendida y abandonada proclamadamente en los momentos en que necesitada de mayor apoyo del Gobierno por ser el momento en que en todos los países se tendía a su desarrollo.

¿Cómo no ha de necesitar ahora de las reformas y proyectos que se han propuesto en este Congreso para su desarrollo?

Para llegar a la realización de esto, es ante todo necesario la cooperación de funcionarios activos y competentes, y estos de ninguna parte pueden sacarse mejor que de entre los mismos que sientan las necesidades de esas reformas, y que conocen también los males de que la Marina adolece.

Se ha preguntado dónde debería llevarse el organismo director de las industrias marítimas, y algunos han pensado en hacer una mudanza dentro del mismo poder central; yo si esto llegara a realizarse tendría el sentimiento de decir a los que tan entusiasmados se muestran con la mudanza, que están diametralmente equivocados.

Y entiendo que el mejor remedio para los males cuya curación buscamos, es la concesión de una amplia autonomía dentro de la organización que ambas Marinas tienen hoy.

En párrafos elocuentes y sentidos que arrancan nutridos aplausos, encarece la necesidad de que se atienda preferentemente a la reconstrucción y al auxilio de la clase pesquera, la cual, no obstante su abnegación y heroísmo, vive hoy poco menos que abandonada por el resto de la sociedad.

Es necesario también propagar entre el pueblo la afición y los conocimientos marítimos, para que en el caso de una guerra naval la opinión esté pendiente del resultado de los combates y puedan sus defensores contar con el aliento de sus compatriotas, y el aliento de un pueblo es el alma de los combatientes. (Aplausos.)

Ocupase del poder naval que corresponde a España, y asegura que la nación tiene vitalidad para sostener la Marina de guerra que España necesita.

Nunca hemos tenido poder naval, porque éste no depende tan sólo de los buques; es necesario también organización, y de ésta estamos más necesitados que de hombres, de buques y de dinero.

Mientras no se organice, yo creo que la sociedad española no hará nada por la Marina.

Respecto a construcciones—dice—lo de menos es la baratura; lo principal es la prontitud y la perfección.

Yo quiero la construcción naval en el presupuesto; pero en tanto y cuando no sea en perjuicio de la perfección y de la prontitud, porque de lo contrario tendré seguro que habrá alegría y botellas de Champagne y otras cosas en el caso de los nuevos buques, pero nunca tendremos escuadra.

Termina felicitándose y felicitando a los concurrentes por el satisfactorio resultado de este primer ensayo de integración de los asuntos marítimos de España.

El notable discurso del Sr. Maura ha sido escuchado con creciente atención y ha arrancado a la concurrencia entusiastas aplausos.

El ministro de Marina.

A continuación hace uso de la palabra el duque de Veragua.

Vengo aquí—comienza diciendo— a demostrar con mi presencia que me asocio a vuestras aspiraciones, y además a daros por notificado de ellas.

He de tomar también nota referente del espíritu que informa las conclusiones aquí aprobadas respecto al deseo de la Marina mercante de vivir unida oficialmente a la de guerra.

Yo abundo también en esta aspiración, y puedo manifestaros que tengo en estudio la organización que para las dos Marinas se pide en las conclusiones aprobadas.

2.ª Que procure conseguir en los puertos donde los vapores se dirigen a atracar a los muelles desde su llegada y de ellos desatracan para hacerse a la mar, que el tráfico de pasajeros se verifique directamente entre el muelle y el buque sin utilizar embarcaciones, y trate de obtener asimismo que las compañías de navegación que hacen servicio regular de tráfico de pasajeros, anunciado al público en debida forma, tengan preferencia sobre los buques que no practican servicio regular para la obtención del sitio de atraque en los muelles si con ello no se irroga perjuicio al interés general de la navegación.

Que la Liga investigue cuál es la manera más eficaz para facilitar el abanderamiento en España de los buques construidos y abanderados en el extranjero, pertenecientes a casas armadoras españolas con domicilio fuera de España, así como el de los buques que, habiendo navegado con pabellón nacional, se acogieron a pabellón extranjero con motivo de la guerra hispano-americana.

Que se examine cuál es el procedimiento más conveniente para facilitar los abanderamientos provisionales de los buques en el extranjero con todas las garantías necesarias para el Estado, y así mismo, la de verificar con dichas garantías la detención provisional de buques nacionales ó extranjeros, en aguas territoriales por las autoridades de Marina ó sus delegados, siempre que se considere que los buques, por efecto de averías producidas, han de estar sujetos a responsabilidades civiles, aunque éstos no estén aún falladas ni determinadas, autorizándolos a liberarse de la detención mediante fianza, en metálico ó firma de garantía.

5.ª Que gestione lo que crea oportuno para asegurar la rapidez de los expedientes y sumarias que se intruyen a los capitanes de buques y oficiales de guardia, y librar a éstos de los perjuicios posibles, así como para obtener que la responsabilidad del capitán desde el momento en que aborda el práctico al buque, en los puertos donde es obligatorio el practico vaya aparejado con la del práctico, dejando a la sustanciación del expediente las responsabilidades definitivas de cada cual.

Que procure la modificación de la legislación vigente en el sentido de que los buques de vela de más de 100 toneladas de arqueo total y los de vapor de más de 200, sean mandados por el capitán ó piloto cuyo embarque es obligatorio; y de que en lo sucesivo todo buque de vapor que haga la navegación de gran cabotaje, lleve, por lo menos, un capitán y un piloto; y los que hagan la navegación á Ultramar, por lo menos tres maquinistas.

6.ª Y que estudien las reformas que convendrá introducir en la organización de los correos intérpretes de buques.

7.ª Que trate de obtener en breve plazo la reglamentación nacional de la línea de calado máximo, quedando la vigilancia de su cumplimiento y las penalidades de su infracción por parte del capitán del buque, á cargo de las autoridades de Marina y sus delegados, y que estudie la posibilidad de la línea de calado mínimo conveniente.

8.ª Que se ocupe en cuanto atañe á la seguridad de la navegación tanto procurando el mejoramiento del alumbrado y valizado de costas, de las luces de situación y de los instrumentos para emitir señales fónicas, como utilizando la telegrafía sin hilos, en armonía con lo acordado por el Congreso de la Marina mercante celebrado en París el año próximo pasado.

9.ª Que se vea si es conveniente modificar el reglamento de administración y cobranza de la contribución sobre las utilidades de la riqueza mueble, en el sentido de que que se consideren como gasto deducible de las utilidades las cantidades destinadas á la amortización del material de explotación del negocio ó industria de las compañías; y que á las sociedades que tengan asegurado su material en otras sociedades aseguradoras, se les tome en cuenta entre los gastos el importe de la prima del seguro, y á las que sean aseguradoras de sí mismas, el valor de la prima del seguro corriente en la plaza en que actúan.

10.ª Que se interese porque el Gobierno español intervenga en las deliberaciones que se sostienen en otros países para conseguir la unificación del derecho internacional marítimo, á fin de obtener para la Marina de España los mismos beneficios que se obtengan para las de otras naciones.

11.ª Que procure que se repitan con oportuna periodicidad estos Congresos.

Los adheridos.

Relación de las entidades que han enviado adhesiones, trabajos y representaciones al Congreso:

Juntas provinciales de Bilbao, Barcelona, Vigo, Oádiz, San Sebastián, Alicante, Santander y Tarragona, trabajo y representación; ídem locales de Santa Pola, Denia, Ayamonte y Mahón, trabajo y representación.

Cámaras de Comercio.

Cámara de Comercio de Oviedo, trabajo y adhesión; ídem de Bilbao, Sevilla, Oádiz y Valencia, trabajo y representación; ídem de San Sebastián, Barcelona y Pontevedra, representación.

Sociedades Económicas.

Sociedades Económicas de Amigos del País de Sevilla, Constantina, Cartagena y San Sebastián, representación.

Escuelas de Náutica de Barcelona, Trabajo y representación; ídem de Palencia, Laqueitio y Bermeo, adhesión.

Clubs náuticos de San Sebastián, Bilbao, Santander, Alicante y Asociación Yachting y pesca de Bilbao, representación.

Asilo Naval Español de Barcelona, adhesión; Consejo de Agricultura, Industria y Comercio de Barcelona, Junta Provincial de Salvamento de Naufragos de Barcelona, Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona, Asociación del Fomento de la Pesca de Barcelona, Asociación Fomento de la Marina Española de Barcelona, Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, Asociación Maquinista Hullera Española de Barcelona, Sociedad Arsenal Civil de Barcelona, y Crédito Mercantil de Barcelona, trabajo y representación.

Barcelona.—Compañía Transatlántica, Compañía general de Tabacos de Filipinas, Compañía Barcelonesa de Navegación, Crédito Docks, Ripoll y Compañía, Suredda y Robinosa, Clarum y Malagarriga, Amengual y Compañía, Tintoré y Compañía, Orfila, Gert Creus y Compañía, Santos Palomo, M. Roca Hermanos, Hijos de Ramón A. Naldó, Folch y Compañía, Banco Hispano Colonial, Academia Científico Mercantil, Asamblea de fabricantes de Harina, representación.

Asociación de Navieros de Bilbao, en la que figuran los Sres. Aznar y Compañía, Sota y Aznar, Abasolo, Urcibe y Equirraun, Gartzés y Mendialdua, Areizaga y Compañía, Yandiola y Solano, Martínez Rodas, Areizaga y Cabilles, Portillo é Ibañez, Hijos de Astizarraga, Bustamante, Orbe y Gobeo, Acha, Aristeguieta, Larrinaga y Compañía, Serra y Font (representado por don Raimundo Real de Asina), O. A. Erhart y Compañía y Llodio, trabajo y representación.

Asociaciones de maquinistas mercantes Bilbao, capitanes y oficiales de la Marina mercante de Bilbao, Colegio de corredores marítimos de Bilbao, Junta provincial de Salvamento de naufragos de Vizcaya, Cofradías de pescadores de Bermeo, Vizcaya y Santander, Marcedor, Armador, San Sebastián; Barreras Masó, Vigo, trabajo y representación.

Asociación de Pilotos de Gijón; Olavarría y Lozano, Gijón; Ibarra y Compañía, Sevilla; Compañía de vapores Vinesa, Sevilla; Compañía marítima Ballesteros, Avilés; Compañía de

vapores Larrañaga, Avilés; Compañía marítima Santa Marina de navegación; Compañía del vapor «Eles», Santander; Casa constructora Gil y Guzmán, Ferrol; La Constructora Naval, Cádiz; Colegio de corredores marítimos de San Sebastián y Pasajes; Sociedad de ganadería y Cabañas, Murcia; Sociedad de ganaderos de Murcia; Sociedad Pesquera del Mediterráneo; Casino Tarifa, trabajo y representación.

Madrid.—Real Academia Española, Real Academia de la Historia, Sociedad Geográfica de Madrid, representación; Academia de Jurisprudencia, adhesión; Centro de Instrucción Comercial, representación; Casino de Madrid, adhesión; Compañía Placencia de las Armas, Sociedad Anónima del Crédito Español, Revista General de Marina, Revista General de Pesca, El Mundo Naval, El Economista, revista España, Revista Navegación y Metalúrgica, Gaceta Mercantil Industrial, Revista General Española, representación.

Asamblea de la Liga.

Mañana á las diez se celebrará en el mismo local en que han tenido lugar las sesiones del Congreso, la primera Asamblea de la Liga Marítima.

Conferencia.

Complementando los trabajos del Congreso Marítimo, dará mañana á las cinco de la tarde en el Paraninfo de la Universidad Central una interesante conferencia sobre pesca de altura el capitán de navío D. Juan Pastorin, cuya competencia es conocida en la materia.

LAS CORTES CONGRESO Sesión preparatoria.

A las doce en punto de la mañana de hoy se ha celebrado en el Congreso la sesión preparatoria para constituir la Mesa de edad y elegir las comisiones que mañana acudirán á la alta Cámara para recibir á la Real familia.

Ha presidido la sesión el Sr. Muniesa, por hallarse ausente el Sr. López Puigcerver, cuya acta fué la primera que se recibió.

La mesa de edad ha quedado constituida en la siguiente forma: Presidente Sr. Ramos Calderón. Secretarios: Sres. Montero, Villegas, Jover, Isaas (D. Juan) y Rodríguez Guerra.

Después de tomar estos señores posesión de sus respectivos cargos, fueron elegidas las comisiones á que antes hacemos referencia y se levantó la sesión.

SENADO Sesión preparatoria.

Ha dado principio á la una, bajo la presidencia del Sr. Montero Ríos, á quien dió posesión el saliente, señor conde de Tejada de Valdoviera.

Al tomar posesión los vicepresidentes señores Equilator, Ochando, Zabala y marqués de Ayerbe, el señor conde de Esteban Collantes protesta por el hecho de que se haga vicepresidente de la Cámara el general Ochando, que es senador electo, y que, por lo tanto, no ha jurado todavía el cargo.

El señor presidente corta el incidente diciendo que no considera oportuno en esta sesión la manifestación del conde de Esteban Collantes.

Acto seguido se procede á la designación de las tres comisiones que mañana recibirán á los reyes, á los príncipes de Asturias á las Infantas, y se levanta la sesión.

TEATRO MODERNO Leopoldo Frégoil.

Otra vez tenemos entre nosotros al genial y notabilísimo artista.

El pueblo de Madrid volverá hoy á rendir culto de admiración al más extraordinario actor de nuestros días.

No hay más que un Frégoil en el mundo, y hay que ver á Frégoil; y esta frase, que se ha hecho vulgar en Europa y en América, constituye su mayor fama.

He visto á este célebre caricato cuando trabajó hace algunos años en el teatro de Apolo; luego en la Habana y más tarde en el extranjero, y puedo asegurar que hoy no le conocen los madrileños.

Dotado este hombre de singular talento, de facultades excepcionales y tenaz constancia, ha llegado al perfeccionamiento de su difícilísimo arte sin haber tenido nunca modelos que imitar y sólo por su esfuerzo supremo. La flexibilidad de su rostro, la figura elegante, su voz simpática, y la maravillosa rapidez con que ejecuta los tipos de su variadísimo repertorio, lo hacen ser querido de todo el mundo.

Frégoil gana lo que quiere y cuando quiere. Posee una fortuna que se gasta en satisfacer sus caprichos de príncipe y antojos de artista.

En la Habana vivía en el Gran Hotel de Inglaterra con espléndido hospedaje, y pagaba diariamente cinco duros por el ramo de violetas que lucía en el smookin.

Cuéntase de él varios rasgos de esplendor, que no me atrevo á confirmar, porque no me constan: entre ellos el siguiente.

Dícese, que hallándose en un punto de América, había tomado pasaje en un vapor francés, cuando sus numerosos amigos le obligaron á dar una última función de despedida.

Frégoil, que tenía precisión de estar en París en una época fija, propuso á la compañía naviera mil duros porque suspendiese la salida del vapor unas cuantas horas, cuya proposición no fué aceptada por la casa francesa.

La riqueza de su vestuario sólo es comparable al de Sarah Bernhardt, necesitando un vagón entero para su transporte.

En cuanto á su repertorio, no puede decirse en cuál papel está mejor; en todos me parece imitable y sorprendente.

El público que lo ha de ver esta noche, dará su fallo, siempre justo é imparcial.

Yo me limito á darle desde estas columnas mi entusiasta bienvenida y la enhorabuena á la empresa por el feliz resultado que le espera.

J. M. Novo.

NOTICIAS

A las cinco de la tarde de ayer embarcaron en el muelle de Cádiz los comisionados del Muni, que comieron á bordo del vapor «Rabat».

Este serpo á las diez de la noche con rumbo á Gibraltar, las Palmas y Fernando Póo, en donde embarcarán fuerzas de Infantería de Marina indígenas y de la Península, dirigiéndose después al Muni.

Datos meteorológicos del día 9 de Junio de 1901, según los telegramas recibidos en el Observatorio de Madrid, de las observaciones verificadas dicho día en varios puntos de España, á las nueve de la mañana, y en otros del extranjero á las siete.

Table with columns: Localidades, BARÓMETRO, VIENTO, EN LAS 24 HORAS, TERMÓMETRO, ESTADO del mar. Lists various cities and their weather conditions.

operarios se hace insostenible, por llevar ya dos meses sin trabajo.

Telegrafan de Alcedia que han fondeado en la Bahía de Pollus la escuadra inglesa.

En la playa de la Concha de San Sebastián ha estado á punto de perecer ahogado un joven llamado Lucio Trinidad, quien nadando se alejó bastante de la costa, encontrándose con que le faltaban las fuerzas cuando quiso volver á tierra, teniendo que agarrarse á una estaca para no ser víctima de las olas.

Varias personas que se hallaban en la playa y una lancha de Oándido Iruretagoyena, en la que paseaban varios jóvenes, acudieron á las voces que daba pidiendo auxilio, salvándole entre todos y conduciéndolo felizmente á tierra.

Dicen de Chamberg (Saboya) que tres ladrones desbalijaron en el tren á un americano; pero que perseguidos por la policía saltaron del tren para escapar por la orilla del río cayendo en él y pereciendo ahogados.

Hemos recibido el número correspondiente al presente mes de La Patria de Cervantes, revista literaria ilustrada que lujosamente edita la casa de Bailly-Baillière é hijos.

También interesan vivamente la atención del lector las maravillosas aventuras de dos españoles en el Continente negro, en las misteriosas regiones del África, la tierra del porvenir, y la relación de los numerosos y extraordinarios orígenes de la famosa sociedad secreta la Hermandad de los Siete Reyes.

Además, en breve, y vencidas las dificultades que á ello se oponían, dicha revista concederá en sus páginas á la literatura nacional la importancia que merece, empezando á publicar una preciosa novela inédita de la eminente escritora Emilia Pardo Bazán, y otros trabajos de distinguidos literatos españoles de los más estimados por el público. Estos trabajos irán ilustrados con hermosos dibujos de artistas españoles.

El precio de suscripción de tan amena publicación es de 9 pesetas año en Madrid y 10 en provincias.

La más completa, la más notable y la mejor presentada de las informaciones acerca de la Catedral de León, es la que publica La Ilustración Española y Americana en su número correspondiente al 8 del actual.

El distinguido publicista y arquitecto señor Lampérez, hace un notable estudio del citado templo y de las obras de restauración en él realizadas; profusión de grabados magníficos dan idea perfecta del conjunto y de los principales detalles de la Fachada Leonesa.

En el mismo número aparecen otros interesantes originales firmados por los Sres. Fernández Duro, Balsa de la Vega, Larrubia, Bremón y Becerro de Bengoa.

Ultima edición INFORMACIÓN POLÍTICA

Firma de la Reina. S. M. la Reina firmó esta mañana los siguientes decretos:

Estado.—Ternas del cuerpo colegiado de la nobleza de Madrid para los cargos de diputado y secretario.

—Admitiendo en la Real Maestranza de Ronda á los marqueses de Riocabado y Prat de Mantoville.

—Contestando á las notificaciones de haber sido elevados á la púrpura los cardenales Skrebelevsky y Martinelli.

—Cartas de los Soberanos de Rumanía y Dinamarca á la notificación del matrimonio de la princesa de Asturias.

Gracia y Justicia.—Haciendo merced de título de marqués de Torremitanos en favor de doña Luisa Ulloa Dávila.

—Autorizando á doña Ana de Francisco Martín, marquesa de San Carlos, para designar sucesor del título.

—Nombrando abal de la magistrad de Alcalá de Henares á D. Ramón Guerra Cortés, propuesto en primer lugar por el Tribunal correspondiente.

—Idem arcepreste de Lérida á D. Manuel Alvarez Tamargo, maestraescuela electo de Salamanca.

—Promoviendo para ocupar esta vacante á D. Federico Lilián y López, canónigo de la misma.

—Indultando de la pena de cadena perpetua á Benito Salasgrán, procedente de la Audiencia de Valladolid.

—Idem de las dos terceras partes de la pena que la Audiencia de Zaragoza impuso á Miguel Embid Serrano.

—Comutando por otra menor la pena que impuso la Audiencia de Vitoria á Tomás Ortiz de Zárate.

—Indultando del resto de la pena que la Audiencia de Teruel impuso á Sebastián Pérez Esteban y otros nueve co-reos.

—Comutando por destierro el resto de la pena que la Audiencia de Madrid impuso á Julián Morán Cachero.

Expedición al Muni. En el ministerio de Estado se ha recibido un telegrama participando que á las cuatro de la madrugada zarpó de Oádiz, con rumbo á Gibraltar el vapor «Rabat», llevando á bordo á la comisión encargada de fijar los límites de las nuevas posesiones del Muni.

Alboroto en Barcelona. Esta mañana se ha recibido en el ministerio de la Gobernación el siguiente telegrama oficial:

«Barcelona 9 (6 t). Al terminar la novillada celebrada esta tarde en la misma plaza de toros, protestó el público por no querer el presidente sustituir un toro que murió á consecuencia de una pica.

Los espectadores, apostados á la puerta de la plaza para hacer una manifestación de desagrado al presidente, fueron disueltos por la fuerza de vigilancia y de la Guardia civil, sin que ésta pudiera evitar tiraran algunas piedras, que rompió en cristales de la enfermería.»

Reunión de la mayoría. Poco después de las cinco de la tarde se han reunido en el Senado las mayorías parlamentarias convocadas por el Sr. Sagasta.

Asisten al acto éste y los Sres. Montero Ríos y marqués de la Vega de Armijo.

Entre la concurrencia, que es muy numerosa, se observa mucha curiosidad por conocer las declaraciones del jefe del Gobierno.

En nuestro próximo número daremos cuenta del resultado de esta reunión, pues hoy nos lo impide la falta de espacio.

LA BOLSA Cotización oficial.

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, Día 8, Día 10. Lists various financial instruments and their prices.

Imprenta del DIARIO DE LA MARINA Libertad, 10.

Espectáculos.

COMEDIA.—A las 9.—(10 y último sábado de mo).—Fedora.

ZARZUELA.—A las 8 y 3/4.—Beneficio del director de escena.—El guitarrico.—Última de Gitanos y cabezudos.—La tribu salvaje.—El juete oral.

APOLO.—A las 8 y 3/4.—La buena sombra.—La alegría de la huerta.—¡Alagna patos!—La buena ventura.

MODERNO.—A las 8 y 3/4.—El primo.—El tío de Alcalá.—La tonta de capriote.—Los monigotes del chico.

ROMEA.—A las 9.—Tríos alpinos.—Las Poups. Lemoulin Rouge. Nella Monterde. ¡A que nó!

CIRCO DE PARISH.—A las 9.—Escogida función.—Los zuevos Nipp y Mipp, los nadadores fantásticos, Andrés y Golden, y toda la nueva compañía internacional.

Entrada, 50 céntimos.

IMPRESA

Diario de la Marina INFANTAS, 42 Se hacen toda clase de trabajos tipográficos.

COMPANÍA ANONIMA

FORGES ET CHANTIERS DE LA MEDITERRANÉE FUNDADA EN 1858 DOMICILIO SOCIAL: 1, RUE VIGNON, 1, PARÍS Representación en España: Alcalá, 72 dup.º, 2.º, Madrid.

ESTABLECIMIENTOS DE LA COMPANÍA.—Astilleros para toda clase de construcciones navales en La Seine (Tolón) y Gravelle (El Havre). Talleres para toda clase de construcciones mecánicas en Marsella y en El Havre. Construcciones navales de guerra y mercantes.—Acorazados.—Cruceiros de gran velocidad.—Avisos.—Cañoneros.—Torpederos.—Caza-torpederos.—Transportes.—Trasatlánticos.—Buques de vapor de carga.—Yates.—Embarcaciones menores.—Calderas y máquinas marítimas de todas clases.—Material de limpieza de puertos y de saneamiento.—Material y aparatos hidráulicos.—Dragas.—Remolcadores.—Gángulas.—Diques flotantes.—Faros.—Máquinas para el alumbrado eléctrico.—Máquinas motrices eléctricas, etc.

SERVICIOS DE LA

COMPANÍA TRASATLÁNTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 25 Mayo, 22 Junio, 20 Julio, 17 Agosto, 14 Septiembre, 12 Octubre, 9 Noviembre y 7 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, América y Norte y Sur del Pacífico.

Servicio de Mediteráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para disintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga para Puerto Plata con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo 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 y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 3, el 5 de Málaga y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. Admite pasaje y carga para Río Janeiro, Santos, Punta Arenas (Chile), Oronel y Valparaíso, con trasbordo en Cádiz al vapor de la línea del Brasil.

LINEA DEL BRASIL.—Servicio mensual, saliendo del Havre el 26 de cada mes. Hace las escalas de Bilbao, Coruña, Villegarcía, Vigo, Oporto, Lisboa, saliendo el 8 de Cádiz directamente para Las Palmas, Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, admitiendo pasaje y carga para Punta Arenas, Oronel y Valparaíso, con trasbordo en Montevideo y pasaje para Montevideo y Buenos Aires con facultad de trasbordar en Cádiz al vapor que hace el servicio directo á dichas Repúblicas.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, el 20 de Málaga y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimensual, saliendo de Barcelona el 25 de Mayo y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Orsablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

LINEA DE TÁNGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana, ó jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA

FÁBRICA DE PÓLVORAS Y DE PÓLVORAS SIN HUMO Domicilio social: Uria, 40, OVIEDO REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN DE ARIZA

Encarnación, 14, MADRID

Generadores Belleville

Gran Premio 1889.—Fuera de concurso 1900 PRIMEROS ESTUDIOS 1849 ÚLTIMOS MODELOS 1896 Talleres y Astilleros de L'Ermitage en Saint Denis (Seine) Dirección telegráfica: "BELLEVILLE, Saint-Denis-Sur-Seine (FRANCIA) Agente comercial en España: Sr. D. EMMANUEL GÉS.—Paseo de Colón y calle de la Merced, 20, 22 y 24, principal.—BARCELONA.

LA CONSTRUCTORA NAVAL ESPAÑOLA

COMPANÍA ANÓNIMA

Capital: 10.000.000 de pesetas. Domicilio social: Madrid, Zorrilla, 13, 1.º Astillero y talleres en Cádiz.

Construcción, carena y reparación de buques de todas clases para las Marinas de guerra y mercante. Talleres de fundición, maquinaria, forja y carpintería mecánica. Construcción de aparatos de gobierno y crebrestantes. Bombas y válvulas para servicios de achique, inundación y contra incendios. Máquinas de ventilación y válvulas automáticas de todos tipos. Servicio de remolcadores. Máquina para 100 toneladas.

Garantía técnica: Mrs. Vickers, Sons and Maxim Limited.

Construcciones navales realizadas por el astillero y talleres de Cádiz.

Table with 2 columns: Buque, Toneladas. Includes entries like Buque de combate de 1.ª clase «Emperador Carlos V», Aviso torpedero «Filipinas», etc.

Dirección postal: Apartado núm. 254, Madrid. Teléfono núm. 1.367.—Astillero-Cádiz. Dirección telegráfica: Naval-Madrid.—Naval-Cádiz.

Esta casa puede facilitar anteproyectos y datos para toda clase de construcciones metálicas.

SASTRERÍA MILITAR Y PAISANO

Ha recibido un bonito surtido para trajes de verano JUAN BENITEZ ATOCHA, 3.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres, 32, Victoria Street, S. W. Representación en España: Montalbán, 3, Madrid.

Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.

Fábricas que posee esta Compañía.

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness). Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works). Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford. Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas O.º Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España). Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham. Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia). Laboratorio de cartuchería en Dartford. Fábrica en North Kent para proyectiles. Polígonos de Eskmeals y Eynstord.

A LA GRAN LEGIÓN DE ENFERMOS NERVIOSOS

El Antinervioso Howard es el más poderoso tónico conocido de sistema nervioso y el regulador más inofensivo de sus trastornos funcionales. Está indicado para curar «vahidos, hipocondría, todo dolor, neuralgias, jaquecas, gastralgias (dolor de estómago), insomnio, vértigos, mareos, desvanecimientos, dolor de cabeza, debilidad cerebral, del oído y de la vista; asma nervioso, palpitaciones nerviosas, dolor que precede ó acompaña á las reglas, historismo, parálisis, flaccidez, etc.»—El enfermo que hace uso del Antinervioso Howard experimenta rápidamente tales resultados, que le dejan suspenso el juicio, al punto de no poder creer en los efectos tan pronto y sorprendentes del medicamento. Despiértase el apetito, si antes estaba decaído; regularizanse las digestiones, si antes eran difíciles y tumultuosas; al decaimiento profundo y á la falta de energía en las determinaciones, sucede el vigor y tal entereza de voluntad, que el individuo llega á creerse transformado en otro. Se afirma la memoria, se robustece la inteligencia, el pensamiento adquiere mayor consistencia, vuelven las ideas con la nitidez y claridad apetecidas, y sin la niebla y confusión en que poco há veíamos envueltas; siente más potente la fuerza de las ideas y el discurrir «gradable y fácil». A estas modificaciones únense las de una más fácil respiración, la sensación de la tranquilidad y marcha normal del corazón, un sueño tranquilo, reposado y reparador, del que sale cada día más fuerte, ágil y activo. Pero estas profundas y rápidas modificaciones que introduce el medicamento en el organismo, no paran ahí; continúan persistentes y progresivas hasta que hacen desaparecer toda huella de padecimiento nervioso. El Antinervioso Howard no contiene opio ni sus sales, ni bromuros ni calmantes. Los individuos cuyo sistema nervioso se halla en constante tensión por las condiciones especiales de la vida moderna, las luchas, vida rebosante de placeres, preocupaciones, ansias de gloria, de riquezas, escritores, políticos, bolsistas, etc., hallarán el seguro de su salud, de su tranquilidad y de su vida en el Antinervioso Howard; 4 pesetas caja. Se manda por el correo, previo envío del importe en sellos ó giro. De venta en las boticas y droguerías de España. Depositario general y único para la venta en España: Guillermo García, Capellanes, 1, Madrid. Se remiten por el correo á todos los pueblos.

De venta: En Avila, Barrueco, 12; Almería, Real, 16; Albacete, Sr. Picazo; Alicante, Plaza de San Cristóbal, 12; Riego, 20 y Mayor, 4; Vitoria, señor Martínez; Burgos, Cid, 17; Paseo Espolón, 30 y Plaza Prim, 19; Badajoz, Santo Domingo, 38; Barcelona, Fernando VII, 7; Bilbao, Arcecal, 35; Cáceres, Plaza, 37; Ciudad Real, Toledo, 13; Coruña, Real, 82; Ferrol, Barreiro é hijos; Cuenca, Calderón de la Barca, 56; Córdoba, Paraiso, 10; Cádiz, Plaza de Isabel II, 2; Jerez de la Frontera, Caballeros, 12; San Fernando, Constitución, 154; San Sebastián, Benzochea, 5 y Plaza de Guipúzcoa, 1; Guadalupe, Mayor, 7; Brihuega, Armas, 20; Granada, Juan Jerónimo, 13 y Mesones, 102; Huelva, Tetuán, 14; Huesca, Coto bajo, 23; Jaén, M. Campoy; Jaén, Audiencia, 7; Ubeda, Plaza Toledo, 11; León, Plaza de la Catedral, 10; Lérida, Sr. Carnicer; Logroño, Abad; Lugo, Pérez Varela; Mondoñedo, Sr. Ferreiro; Málaga, Granada, 42 y 44, y Compañía, 15; Murcia, Plaza de San Bartolomé, 10; Cartagena, Campos, 6; Cieza, Buitrago, 8; Orense, Progreso, 65; Oviedo, Sol, 1; Gijón, Botica del Carmen, 1; Palencia, Mayor Principal, 112 y Mayor Principal, 114; Pamplona, Nueva, 2; Estella, Zalabardo; Pontevedra, Sr. Temps; Salamanca, Ortiz Urbina Fuentes; Ciudad Rodrigo, Rúa, 2 y Plaza Mayor, 7; Sevilla, Aranjuez, 2; Santander, Blanca, 15; Torrelavega, Plaza Mayor, 8; Reinoso, Mayor, 33; Soria Collado, 27; Burgo de Osma, Sanz; Segovia, Plaza del Corpus, 7; Toledo, Sillería, 23; Teruel, Mercado, 4; Valladolid, Orates, 33; Valencia, Plaza del Mercado, 73; Zamora, García Capelo; Zaragoza, Coto, 33.

Consultorio médico-quirúrgico internacional

Este Centro científico, uno de los más completos de Europa, está dirigido por médicos especialistas de distintas naciones y por una obstétrica con título de la Universidad de Bolonia, revalidada en España, y cuenta con el concurso de hábiles dentistas. A estas garantías técnicas responden los grandes elementos materiales de que disponemos para la aplicación de los «agentes físicos», que constituyen la última pa'abra de la ciencia y una de las especialidades de este «Consultorio», sin administrar medicamentos al interior. La instalación de la ELECTROTERRAPIA es completísima. Contamos con máquinas y aparatos para la aplicación de las corrientes continuas, de alta frecuencia de D'Arsonval y Tesla, farádicas, sinusoidales, franklinizantes, aplicando el baño eléctrico, la ducha eléctrica y el soplo, con la máquina Carré, y con la moderna de Wimshurt y el masaje eléctrico. En Hidro-ELECTROTERRAPIA tenemos el «baño hidro-eléctrico» con las corrientes sinusoidales de Maggiorani, y un completo gabinete para las duchas hidro-eléctricas filiformes. Instalamos el Baño de Luz, que hoy en Europa y América da maravillosos resultados por sus efectos tónicos y antisépticos, y sobre todo en la curación del reumatismo. Seguimos aplicando los VAPORARIOS con verdadero éxito en las enfermedades de la piel, del cuero cabelludo, de los ojos y de la garganta. Las INHALACIONES antisépticas y balsámicas nos proporcionan verdaderos triunfos en las enfermedades del aparato respiratorio, y seguimos aplicando las inhalaciones de OZONO, el gran reconstituyente de la sangre y tratamiento único para la curación de la anemia, la tuberculosis y todas las depauperaciones orgánicas, como ha demostrado nuevamente Mr. Labbé en el Congreso de Electrología y Radiología de París. Contamos con un completo arsenal quirúrgico para la práctica de la Cirugía conservadora dentro de las modernas corrientes de la ciencia. Y como medio auxiliar de diagnóstico empleamos la RADIOGRAFÍA y RADIOSCOPIA que, según el ilustre doctor Bergmann, de Berlín, vienen á marcar en este sentido un importantísimo progreso. Por último, consagramos especial atención á la «Cataforesis del estómago» por medio de la «faja epigástrica», sistema curatival del que tenemos privilegio de invención por 20 años. Estos elementos científicos y otros muchos, cuya enumeración sería muy larga, colocan á este CONSULTORIO en primera línea en el mundo de la ciencia.

ARENAL, 1, MADRID

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

CONDICIONES DE SUSCRIPCIÓN

Table with 2 columns: Location, Price. Madrid, un mes.. 1 pesetas. Provincias, trimestre. 5. Países de la Unión Postal, un año. 60. Asia y América. 70.

NUMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS.—25 EJEMPLARES, 75 CENTIMOS

CONDICIONES DE ANUNCIOS

En cuarta plana, 20 céntimos línea.—Reclamos, 75.—Noticias, 1,75 pesetas.

Los anuncios extranjeros pagarán el 50 por 100 más sobre los anteriores precios.

PAGO ADELANTADO

OFICINAS: CALLE DE LA LIBERTAD, NUMERO 10, PRIMERO DERECHA