

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.665.

Redacción y Administración

Madrid 25 de Abril de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

Contra el Gobierno.

Al General Marengo se le combate en Cádiz y á Díaz Mereu en Motril á fin de impedir su elección, pues su venida al Congreso molestaría al Ministro de Marina, cuya gestión habían de discutir con verdadera competencia; en cambio se apela á toda clase de atropellos por sacar a Rote en Ferrol al auditor Mille, predilecto y aliado de Sánchez de Toca.

Es de notar que á Díaz Moreu debe el partido conservador su advenimiento al poder, pues su interposición al Duque de Veragua en los últimos días de la anterior legislatura fué la causa determinante de la caída del partido liberal; y que tanto Díaz Moreu como Marengo son los que más racionalmente se han ocupado en el Parlamento de los asuntos navales, obteniendo para la gestión de la Marina resultados positivos.

Ambos gozan de simpatías y cuentan con fuerza propia para ser elegidos diputados en sus respectivos distritos; sólo valiéndose de el Gobierno de recursos anticonstitucionales podría quitarles el acta, y esto es lo que está haciendo en la circunscripción de Cádiz y en el distrito de Motril.

Nunca creemos se hayan verificado elecciones tan amañadas como las que van mañana á tener lugar. Jamás habíamos visto á los Ministros imponer su autoridad á sus subordinados para coaccionar su voto como ahora, ni dependencias como el Ministerio de Marina, ajeno siempre á las luchas políticas, convertido en Centro electoral, hasta el punto de que en sus buhardillas ha estado instalada una máquina de escribir, de la que han salido miles de circulares de propaganda de las candidaturas del Gobierno, con asombro de cuantos en dicho Ministerio sirven y se han enterado.

Pero no hay que maravillarse, pues nos hallamos bajo el mando de los eximios regeneradores retóricos, que con elocuencia deslumbradora saben poner de relieve los defectos de los adversarios y pedirles virtudes que ellos menos que nadie poseen, á fin de vencerlos con sus malas artes, que astutamente disimulan, pero cuyo uso nunca abandonan, pues únicamente en su eficacia creen.

Esta taifa de maleantes hipócritas con el corazón henchido de soberbia y de rencor, son los que nos han tocado en suerte por gobernantes en este momento, para exacerbar de los males del país, y acaso por designio providencial, á fin de irritarlo y conmovirlo para obligarlo después á un esfuerzo supremo que le devuelva la salud. La marina ultrajada, víctima de la incapacidad de un Ministro que solo respira vanidades y odios no puede menos que simpatizar con la protesta del país y unir sus votos mañana á los de aquellos que mirando por los intereses de la Patria combaten la funesta política del Gobierno.

Los castigos en la Marina francesa.

El nuevo decreto promulgado en Francia declara abolida la supresión del vino que, hasta ahora, se añadía á otros castigos «quizás—dice el preámbulo del decreto—no sin inconvenientes para la salud de los hombres».

Mr. Pelletan, en el preámbulo, hace constar que ha comprobado abusos en los castigos, y dice respecto á esto que los medios de represión disciplinarios son armas que se mellan cuando de ellas se hace uso inmoderado. «Los castigos—dice—no moralizan más que cuando el sentimiento de su justicia se impone á los mismos que los sufren; y al contrario maldicen á sus víctimas cuando son prodigados sin medida».

El decreto regula la escala de las penas disciplinarias para los contramaestres, cabos de mar y marineros, y no admite el uso de la barra más que en casos de fuerza mayor para garantizar la seguridad de la tripulación.

MARINA MERCANTE

DERECHOS DE PUERTO EN RUSIA

En lo sucesivo los buques mercantes franceses que hagan un servicio regular entre la vecina república y los puertos rusos no pagarán el derecho de tonelaje más que una vez por período de navegación pero previo el cumplimiento de ciertas formalidades.

Según la administración de Aduanas del mar Negro, las compañías llamadas á disfrutar los beneficios concedidos á la navegación rusa deben manifestar precisamente el nombre, tonelaje y fecha de arribada de sus buques, y toda alteración producida por cualquier motivo, hará perder á la Compañía las ventajas que pudiera experimentar por su asimilación á las compañías rusas; y en este caso los buques, en cada viaje pagarán el derecho de lastre como si se tratase de un buque que no pertenece á ningún servicio regular. Pero la Dirección general de la Marina mercante rusa ha notificado al embajador de Francia en San Petersburgo que el Consejo Superior de la Marina Mercante ha informado que la interpretación de la administración de Aduanas, respecto á su acción en el mar Negro es errónea, y que las Compañías francesas deben, como está prescrito suminis-

trar la lista de sus barcos con la fecha anticipada de su arribo á los puertos rusos, pero que si por un accidente fortuito de mar ó por fuerza mayor se suprime el viaje de un buque, ó el barco que no lo pudo emprender es reemplazado por otro, esta sustitución no hará perder los beneficios concedidos.—X.

EXTRANJERO

(POR TELÉGRAFO)

La expedición Charcot.—Cambio de plan.

Paris 23.

El Dr. Charcot, que desde hace algún tiempo se ocupaba en los preparativos de la expedición á las regiones árticas, ha resuelto, en vez de dirigirse al Norte, intentar el descubrimiento del Polo Sur, para que Francia esté representada entre los exploradores de esa parte de mundo.

La expedición Charcot irá desde Francia á la Tierra del Fuego, y entrará en la región antártica por la Tierra de Alejandra.

Noticias del Reliance.—Aumento de tripulación.

Nueva York 23.

Telegrafían de Bristol, R. I., que ha quedado terminado el aparejo del Reliance, y en cuanto se haya secado la pintura se desplegará la vela principal antes de la prueba que hagan los contratistas.

La tripulación del Reliance ha sido aumentada á 53 plazas.

Empréstito cubierto.

Lisboa 25.

La prensa ministerial consigna con satisfacción haberse realizado en Londres una suscripción de dos millones de libras en acciones y otros dos en obligaciones para la construcción del ferrocarril de Benguea.—Fabra.

En Macedonia.

Londres 25.

The Daily Mail publica un despacho de Salónica, en el cual se consigna que la Sublime Puerta ha decidido concentrar en Macedonia un ejército de 24.000 hombres.

Pánico en Tetuán.

Las fugitivas de Tetuán llegadas á Ceuta expresan el mal estado en que se encuentra aquella población marroquí, cuyo deseo sería abrir las puertas al Roghí si se propone tomar la plaza por la fuerza; pero mientras no se presenta resistirán temblando los malos instintos de las kabilas.

Parece que estas tienen orden de cercar la plaza y no dejar salir á nadie y mucho menos al bajá que resiste denodadamente toda avenencia y transacción; y ha fortificado su residencia para defenderse con cuarenta askaris de que dispone.

El ministro Mohamed Torres, ha enviado un mensaje al bajá haciendo responsable á la Junta de notables de Tetuán, del perdón que han concedido de los tributos á las kabilas.

Parece que se piensa enviar un refuerzo de 5.000 hombres para batir á las kabilas antes de la llegada del Roghí. El pánico es grande y todo el que puede se marcha por mar.

POLÍTICA

FUNCION ELECTORAL

Mañana, faltando al precepto del descanso dominical, trabajarán de firme en la función electoral cuantos todavía creen ó esperan algo positivo de las urnas.

Hay cierta expectación ante el resultado que puedan ofrecer las elecciones; pero, lirismos aparte, ocurrirá ahora lo que ha sucedido siempre: que salvo tal cual excepción, el Gobierno, como verdadero amo del cotarro, se llevará la mayor y mejor parte del botín.

Las pasiones están no poco enconadas, y acaso haya que lamentar incidentes desagradables, pero ¿en qué lucha no hubo víctimas? Si así no fuera, el mundo sería un edén de satisfacciones y venturas.

El mundo de la política, que es el que hay ahora que considerar, está atravesando un período evolutivo, del que no se sabe cómo ni cuándo saldrá; y esta función del sufragio puede considerarse como una manifestación eruptiva, casi casi un sarampión.

Mañana es cuando la enfermedad hace crisis, y aquí lo que se trata de averiguar es si el Gobierno saldrá bien de la dolencia ó se le meterá el sarampión dentro, como dicen de sus niños enfermos y tomen generalmente las madres de familia.

Digámoslo con sinceridad, ya que la sinceridad está á la orden del día; el aspecto del sarampión electoral no es bueno, y si por cualquier descuido, por una imprevisión, se le metiese dentro al Gobierno, los resultados pudieran resultar fatales.

Un Gobierno que pierda las elecciones sería cosa nueva en España. En otros tiempos eso no podía ocurrir ni temer, pero ahora, ¿quién es capaz de predecir como antes el resultado electoral?

Se dice, pero nadie lo cree, que las urnas merecen mayor respeto que en épocas anteriores. Si por respeto se entiende no

dar los pucherazos á la vista del público, quizá eso sea verdad.

Pronto se ha de ver. El manubrio está en manos hábiles, y si bien es ésta la primera vez que lo manejan, ya en las elecciones de Ultramar de 1894 pudieron experimentarse, y es de presumir que ahora se repitan los notables juegos malabares y de cubilete que tanta admiración produjeron por aquel entonces.

Lo que sí se puede asegurar, sea el que quiera el resultado de las elecciones de mañana, es que el procedimiento es malo porque se presta á que con sinceridad y sin ella sea falseada la voluntad nacional.

Nuevo dique en Bombay.

La Junta del puerto de Bombay ha presentado un proyecto á la resolución del Gobierno de la India para la construcción de un nuevo dique, cuya superficie de agua será de 50 acres (20 hectáreas), en el lugar comprendido entre la escollera llamada Ballard-Pier y los diques actuales.

La profundidad será de 33 pies (unos 10 metros), y la entrada será regulada por una esclusa de 600 pies (cerca de 183 metros) de largo.

El dique seco tendrá de 800 á 850 pies (de 224 á 255 metros) de longitud.

El proyecto comprende además, como frente ó cabecera del dique, la construcción de un muelle de 1.250 pies (unos 380 metros), donde puedan amarrarse los vapores correos y facilitar á los viajeros el poder pasar inmediata y directamente del buque al ferrocarril.

DERMATOLOGÍA

Contagiosidad de la lepra.

Han comenzado en el Congreso Internacional de Medicina los estudios y trabajos de alto interés científico; y como es natural, los diarios, al reseñar tan importantes tareas, traen multitud de noticias y detalles que excitan la curiosidad pública hacia esas investigaciones que ponen tan alto el nombre de los sabios nacionales y extranjeros.

Por las columnas de los periódicos se pasean estos días frases de tecnicismo que ordinariamente están relegadas á las páginas de las obras profesionales y de consulta, saturándose del ambiente popular las células plasmáticas, los epitelios vegetales, las necrobiosis cutáneas, las neoplasias, y, fuera de este orden de la dermatología patológica, otras maravillas y misterios que para el profano constituyen verdaderas sorpresas.

leyendo esas reseñas, la imaginación se siente transportada en alas del genio investigador á las regiones sólo conocidas de esos sabios, donde de seguro existen curiosidades y secretos que, con ayuda del microscopio, deben dejar ver algo de lo mucho que escapa al conocimiento de los mas.

Un eminente profesor oriental ha presentado un trabajo sobre la contagiosidad de la lepra, cuyo tema es uno de los pocos que por la similitud de la enfermedad, permite á las gentes vulgares hincar el diente, si vale la frase, en sus especificaciones, porque de contagio se habla mucho y se divaga no poco, y de lepra no digamos: es ancho campo donde unos por sabios, otros por discretos y el mayor número por tontos, meten, como se suele decir, su correspondiente cucharada.

La lepra! Gran tema! Pero hay lepra y lepra, y si los sabios doctores, en su amor á la humanidad doliente y á la ciencia que es la antorcha que guía y dirige sus admirables investigaciones, se ocupan de esa terrible dolencia en su aspecto físico, ¿quién puede evitar que los profanos, los que hacen pinitos filosóficos, y, en fin; los que no se han quemado las cejas en el estudio de los microorganismos, consideren el aspecto moral de esa enfermedad?

Con el escarpelo no encontrarán los doctores la lepra moral; pero puede que exista, y quizás sea contagiosa y acada peor y más terrible que esa otra lepra que el Dr. Zambuco-Pachá ha logrado, según parece, dominar, para bien de la humanidad, y posible será que sea menos curable que la física.

Si pudiéramos ver el dermat moral de ciertas gentes, nos asustaríamos de la deformidad que presenta en su espíritu esa lepra no física, inacecesible al microscopio, pero que se hace sentir y casi se palpa por sus efectos, manifestaciones y resultados.

No ofrece fibras epiteliales, no puede apreciarse por el análisis histológico, pero tiene también su proceso morboso, su malformación embriológica, y es tan peligrosa y tan contagiosa, que á veces se transmite casi por autosugestión, convirtiéndose, si así puede decirse, á los ángeles en demonios, haciendo al desventurado rey del planeta un ser lleno de pasiones innobles, sentimientos insanos y perversas intenciones impropias de la majestad y grandeza del alma humana, hecha á imagen y semejanza del Supremo Hacedor.

Abel Imart.

MARRUECOS

(POR TELÉGRAFO)

Muley Arafá en salvo.

Oran 24 (11 n.)

Procedente de Tlemecen ha llegado á la frontera Muley Arafá, tío del Sultán de Marruecos.

No es exacto que hubiera recibido herida alguna; viene completamente sano.

Le acompañan tropas regulares y le escolta una sección de spahis.

Muley Arafá ha establecido su campamento cerca de la residencia del Santón Sidi Broussif.

Pánico en Tetuán.

Londres 25.

Un despacho de Tánger fecha 24, inserto en The Times, dice que reina en Tetuán gran pánico, y que muchas familias abandonan la ciudad ante el temor de un ataque á la misma por parte de los rebeldes. Fabra.

LOUBET EN ARGELIA

(POR TELÉGRAFO)

Constantina 24.

Ha llegado el Sr. Loubet, siendo objeto de grandes aclamaciones.

La población entera se halla adornada con trofeos y banderas.

Durante las recepciones oficiales, el señor Loubet insistió varias veces en favor de la paz y de la unión de todos los ciudadanos.

Constantina 25.

En el banquete oficial dado al Presidente de la República por las corporaciones y personas importantes de la localidad, el señor Loubet se felicitó, recogiendo frases de otros oradores, de que se considere su viaje como hecho determinante de una tregua, durante la cual puedan armonizarse todas las buenas voluntades; como un llamamiento á la paz y al trabajo, que mutuamente se completan, y como anuncio y origen de nuevos progresos para la grandeza de Francia.

Desea el Sr. Loubet que estas ideas y aspiraciones se conviertan en duradera realidad, y reclama de todos los oyentes que procuren conquistar la estimación de los indígenas con sus simpatías y actos de justicia, á fin de hacer del Africa del Norte punto de apoyo de la influencia francesa en el Mediterráneo, y que dé mayor facilidad al comercio y la industria nacional.—Fabra.

EL ASCENSO A ALMIRANTE

He aquí lo que determina el art. 11 de la Ley de ascensos de la Armada de 30 de Julio de 1878, que es la vigente, para la provisión de la vacante de ese empleo:

Art. 11. El ascenso á Almirante recaerá siempre en el Vicealmirante más antiguo de la escala activa ó de los que se hallen en situación de reserva que haya servido en propiedad en su empleo ó en el de Contralmirante alguno de los cargos siguientes: Ministro de Marina.

Presidente de la Corporación superior consultiva de la Armada.

Capitán general de departamento.

Comandante general de apostadero.

Comandante general de escuadra.

PUERTOS FRANCO

Esta importante cuestión está en Francia en estos momentos á la orden del día.

El ministro de Comercio ha presentado hace pocos días á la Cámara francesa un proyecto de ley sobre establecimiento de zonas francas en los puertos marítimos.

La creación de los puertos francos ha sido frecuentemente reclamada desde hace muchos años por las Cámaras de Comercio, asociaciones y sindicatos, que ven en esta institución un medio eficaz de desenvolver sus relaciones mercantiles.

Este medio, ya adoptado en diversos países, principalmente en Hamburgo, Copenhague y Génova, se considera como uno de los principales elementos que contribuyen á aumentar el tráfico de dichos puertos.

Ahora en Francia la opinión general se inclina á adoptarlo, considerando el establecimiento de los puertos francos como un instrumento inapreciable para favorecer su comercio exterior y redimirlo de la competencia extranjera.

Según el concepto generalmente admitido, por puerto franco se entiende todo ó parte de un puerto que está libre, y, por consiguiente, fuera de la acción fiscal ó de aduana, limitándose ésta á vigilar las salidas del territorio de franquicia y evitar el contrabando.

Esta institución es precisamente la que el proyecto de ley del Ministro de Comercio francés se propone establecer, sin designar las ciudades marítimas que hayan de disfrutar de sus ventajas.

El cuidado de hacer esa designación quedará si el proyecto se aprueba á cargo del Gobierno, quién la efectuará previa consulta al Consejo de Estado, y por medio de decreto del Presidente de la República, y á petición de las Cámaras de Comercio respectivas, puestas de acuerdo para este efecto con los municipios.

En cada puerto, la Cámara de Comercio correspondiente, será la encargada de organizar la zona franca; y el Estado concederá los terrenos necesarios ó los procurará por medio de expropiación.

Igualmente será la respectiva Cámara de Comercio la que separará el territorio franco del aduanero, estableciendo al efecto límites y barreras naturales ó artificiales, según mejor convenga, con la facultad de poder transmitir á sociedades ó empresas particulares, temporalmente sus derechos acerca de éstos y otros particulares.

En el recinto así establecido, se podrá ejercer libremente el derecho de practicar todas las operaciones comerciales é industriales á que se refiera la ley, que desde luego no prevé al efecto como susceptibles de ser autorizadas más que aquellas que ya, temporalmente, beneficían la administración.

LAS PALOMAS MENSAJERAS

Los optimistas que atribuyen á la telegrafía sin hilos el poder de anular todos los antiguos métodos de transmitir noticias, debieron fijarse en que las autoridades alemanas andan todavía muy atareadas perfeccionando la organización postal de palomas mensajeras para tiempo de gue-

rra, especialmente para llevar despachos de los buques á tierra.

Además de los puestos regulares de palomas del Ejército y la Armada, se han ofrecido á las autoridades militares nada menos que sesenta y una sociedades colómbólicas.

En general, las palomas son mensajeros seguros, y á pesar de todos los adelantos de las ciencias, muy lejano está todavía el tiempo en que pueda prescindirse impunemente de esos recursos sencillos que exigen poca indumentaria.

En esto, como en muchas otras cosas, es casi tan peligroso como desdeñar los modernos adelantos exagerar su valor.

CAMPAÑAS NAVALES

Guerra anglo-americana.

1812 á 1815.

XIII

La Wasp, después del combate que sostuvo en las costas inglesas con el Reindeer, tomó el puerto de Lorient, en el que reparó averías y se aprovisionó de agua, víveres y municiones, siendo muy atendidos y agasajados los marinos americanos por el pueblo y las autoridades francesas.

Se hizo nuevamente á la mar la corbeta americana á fines de Agosto, apresando á los pocos días dos barcos mercantes, y en 1.º de Septiembre (1814) dividió otros diez, á los que daba convoy el navío inglés The Navy, de 74 cañones. El Comandante Blakely, de la Wasp, consiguió aislar de la escuadrilla un bergantín transporte, cargado de cañones procedentes de Gibraltar, y después de hacer prisionera á la tripulación, pegó fuego al buque, y quiso luego apoderarse de otro; pero en aquel momento comenzó el navío inglés á darle caza, y tuvo que desistir de su empeño.

A las siete de la tarde del mismo día, el Capitán Blakely avistó cuatro buques, tres á barlovento y uno á sotavento, que dormaba á gran distancia de los demás. Púsose Blakely en demanda del último, y habiendo logrado colocarlo dentro del alcance de sus cañones, á las nueve y media de la noche rompió el fuego sobre él, siguiéndose un combate que duró hasta las diez, en que arrió su bandera el bergantín inglés Avon, Comandante Arbutnot, á causa del estado en que le pusieron los balazos que había recibido en su casco, el cual se fué á pique inmediatamente después de haber sido trasbordada su tripulación á la Wasp.

En esta refriega, el americano acerbilló primeramente el aparejo del Avon y después apuntó á su casco con gran suceso, poniéndose de manifiesto la superioridad del tiro de los artilleros de la Wasp sobre los de su enemigo.

Las bajas del bergantín inglés consistieron en 10 muertos y 32 heridos. La Wasp tuvo averías en su aparejo, recibió solo cuatro balazos en su casco, y tuvo dos muertos y un herido leve.

El Avon estaba armado con 16 carronadas de 32 y dos cañones de seis, que podían lanzar 120 kilogramos de hierro en la andanada de una banda. La fuerza de la Wasp la dejamos consignada en el capítulo anterior, y superaba en una cuarta parte á la de su contrario.

En este combate se ve claramente que el fuego de los ingleses, como de costumbre, fué demasiado alto, perdiéndose en el espacio la mayor parte de los proyectiles, mientras la artillería de sus adversarios era cuidadosamente apuntada, haciendo su efecto principal sobre el casco.

El inferior resultado del fuego del Avon pudo deberse su parte al error muy arraigado entonces en los ingleses de disparar durante el movimiento ascendente del costado, cuando los americanos lo hacían en los momentos de terminar el descendente ó iniciarse el de elevación. Esto quedó mejor demostrado cuando examinamos en artículo anterior el combate del Frolic con la antigua Wasp, que no debe confundirse con la que figura en esta acción.

El 21 de Septiembre apresó la corbeta americana al bergantín inglés de 12 cañones Atlantic, que se confió al teniente Geisinger para que lo condujera á un puerto de América.

Entretanto, la Wasp hizo rumbo hacia la isla de Madera, sin que haya vuelto á tenerse noticia alguna de ella. Es de presumir naufragara en algún gran temporal del Océano, y no por efecto de una vía de agua, puesto que era buque muy sólido y acabado de construir.

La escuadrilla americana que, al mando del comodoro Decatur se hallaba en el puerto de Nueva Londres, no podía hacerse á la mar á causa del estrecho bloqueo mantenido por los ingleses; en su consecuencia, las fragatas United States y Macedonian, fueron desarmadas por su vejez y malas condiciones maríneas.

Al poco tiempo, Decatur, con los oficiales y tripulantes de dichos buques, dotaron la fragata President, que se hallaba á la sazón en Nueva York.

El comodoro americano adoptó entonces las medidas necesarias para resistir un ataque que se esperaba intentarían los bloqueadores contra dicha ciudad.

Como los ingleses solo pensaban entonces en la toma de Washington y en sus planes de conquista en el Sur, quedó Decatur en libertad de llevar á cabo su proyecto favorito de hacer un cruceo en el Océano Indico, que le abrió ancho campo para destruir el comercio inglés y probar la fortuna de las armas con los buques británicos que prestaban servicio en aquel remoto mar.

La President, las corbetas Peacock y Hornet y otros dos buques menores formaron una división que al mando de Decatur solo esperaba una ocasión favorable para hacerse á la mar.

Como el puerto de Nueva York se hallaba estrechamente bloqueado, según hemos dicho, resolvió el comodoro americano salir solo, con la President y en su consecuencia después de señalar su punto de reunión á los demás buques, levó anclas el 14 de Enero de 1815 día en que nevaba copiosamente y soplabla viento muy duro. Por una equivocación del práctico y á causa de la cerrazón, embió la fragata en la barra de la cual pudo zafarse después de algunas horas de incesantes trabajos, no sin largar la zapa y quedarle averiado el codarte por las fuertes cúladas que daba, debidas á la gruesa mar que sobre ella reventaba, y no permitiéndole el viento regresar al puerto, tuvo que seguir adelante á pesar de sus averías.

Al amanecer del 15, la escuadra bloqueadora dividió al buque americano, y el Magestic, navío rebajado de 56 cañones; las fragatas Eudymion, Gomona y Tenedos, de 40 cada una, comenzaron

darle caza. Decatur aligeró el peso de su buque cuanto le fué posible, y en una extensión de 50 millas á lo largo de Long-Island, se conservó á una respetable distancia de sus perseguidores.

Hacia la caída de la tarde, la *Endymion*, que iba aproximándose cada vez más á la *President*, le descargó su primera andanada, á la cual contestó sin demora Decatur; pero el buque inglés se le echó tanto encima, que pudo dispararle su segunda andanada á tiro de pistola. Entonces el comodoro americano tomó la resolución de arribar sobre su contrario para darle el abordeaje; pero el capitán inglés lo eludió prudentemente para no perder la ventaja obtenida.

El fuego continuó muy vivo y terrible por espacio de dos horas, hasta que viendo Decatur que la *Endymion* tenía muy maltratada su arboladura y empezaba á quedarse atrás, maniobró para huirle el rumbo cuando más densa era la obscuridad; pero desgraciadamente, fué nuevamente descubierto por los ingleses.

Dejemos ahora la palabra al comodoro Decatur, que dice en su parte oficial: «Seguíamos nuestro rumbo, ya zafados de la *Endymion*, cuando al despejarse el cielo y los horizontes, á eso de las once de la noche, divisamos otras dos fragatas enemigas (la *Pomona* y la *Tenedos*); la primera rompió el fuego á tiro de fusil, haciéndome la segunda poco después. En esta situación, muerta ó herida una gran parte de mi gente, acerbilla mi buque á balazos y teniendo que luchar contra toda la escuadrilla inglesa, que me cuadruplicaba en fuerza, sin que me quedara una sola probabilidad de escapar, creí de mi deber rendirme.

Me complacé en elogiar el valor y pericia, tanto de los oficiales como de la marinería que me acompañaba, y me acordé de haber batido á una fuerza igual á la mía (la *Endymion*), en presencia de un enemigo superior, cuando era evidente que seríamos apesadados, bastará para que se comprenda cuánto hubieran hecho mis subordinados en lucha menos desigual.

Cuando la *President* se rindió tenía su casco pasado de lado á lado por infinitos balazos, y seis pies de agua en la bodega, con muchas averías en el aparejo; entre sus 465 tripulantes contaba 24 muertos y 65 heridos. La *Endymion* recibió poco daño en el casco y mucho en el velamen, jarcias y arboladura; sus bajas fueron 11 muertos y 14 heridos.

Las pocas bajas de la *Endymion*, se explican sin esfuerzo: el comodoro Decatur perseguido por un navío rebajado y tres fragatas enemigas, dió orden de apuntar principalmente á la arboladura de la primera, que era la que la seguía más de cerca con la esperanza de detener su marcha, la cual llegó á conseguir; después le cayeron encima otras dos fragatas de retreco y no tuvo más remedio que ceder.

Esta acción proporcionó útiles observaciones, respecto al efecto del tiro á desbarolar, cuando se es objeto de una caza, y se combate á poca distancia. Las velas de la *Endymion* quedaron todas hechas girones, y su arboladura muy lastimada por los proyectiles de la *President*; uno de éstos se llevó 12 ó 14 paños del triángulo que quedó casi separado de su verga.

Los proyectiles de desbarolar americanos que causaron tales efectos, estaban compuestos por cuatro ó cinco barras de hierro forjado, cada una de dos pies de largo y unidas con una fuerte anilla del mismo metal. Estas originales palanquetas, reunidas en haz, las usaron los marinos de la Unión en otros combates como el de la *Java* y *Constitución*.

La *President* fué conducida primero al puerto de San Jorge (Bermudas), y de allí á Inglaterra, como trofeo de la victoria alcanzada por la Marina de esta nación.

Decatur volvió á Nueva-Londres el 21 de Febrero, en donde fué recibido con entusiasmo á pesar de su desgracia.

Pocos días después de haber sido apresada la *President*, consiguieron salir de Nueva-York las corbetas *Hornet* y *Peacock*, que según ya hemos dicho, debían marchar al Océano Indico, y no teniendo conocimiento de la derrota que había sufrido el Comodoro Decatur, dirigieron directamente hacia Tristan de Acuña, punto señalado para la reunión de la escuadrilla.

Ya cerca del Cabo de Buena Esperanza, tuvo un encuentro la *Hornet*, comandante Bidelle, con el bergantín inglés *Penguin*, regido por el Capitán Dickinson, encuentro que se convirtió en una nueva victoria para los americanos.

La corbeta americana montaba 20 cañonadas de 32 y dos cañones de seis, y el bergantín inglés, 16 cañonadas de 32 y dos cañones de seis. Había, pues, alguna superioridad en el primero.

A los quince minutos de combate, ya tenía el *Penguin* su aparejo completamente destruido, lo que impulsó á Dickinson á embestir á su enemigo por el pontón; pero en el momento de ponerse al frente de su gente para dar el abordeaje, fué muerto el herido de lleno un grano de metralla, sin que su primer Teniente, que le sucedió en el mando, pudiese conseguir dar el asalto, pues el viento duro que reinaba y la mucha marejada, hacían difícilísima la comunicación entre ambos buques.

Decidido el Comandante de la *Hornet* á desahuciar de su enemigo, forzó cuanto pudo de vela, y arastrando al *Penguin*, que escoró considerablemente, le echó abajo el bauprés y el palo tainque, quedando á merced del primero, lo que le tomó la popa para batirlo de enfilada hasta rendirlo, lo que consiguió después de cuarenta minutos de refriega.

El *Penguin* quedó desmantelado y con averías considerables en su casco, contando 10 muertos y 28 heridos entre sus 122 tripulantes. La *Hornet* tuvo pocas averías, y sus bajas consistieron en un muerto y 10 heridos de un total de 165 hombres.

A los dos días tuvieron los americanos que echar á pique su presa por el mal estado en que quedó, efecto de sus grandísimas averías. La *Hornet* y la *Peacock* volvieron á reunirse y pasaron algunas semanas en el punto que se les había señalado, y después hicieron rumbo hacia los mares de la India, en donde empezó á darseles caza el velero navío inglés de 80 cañones *Cornwallis*.

Como la *Peacock* era muy andadora, pudo escapar, aunque no sin dificultades; pero la *Hornet*, acosada más de cerca por el *Cornwallis*, tuvo necesidad de arrojar al agua toda la artillería, las anclas y otros pesos para salvarse, como al fin lo consiguió después de tres días de porfiada persecución.

La *Peacock*, á las diez horas de haber perdido de vista al *Cornwallis*, batió y rindió á la fragata corsaria *Nautilus*, de la compañía de la India.

(Concluída.)

Joaquín María Lazaga.

EN LOS PUERTOS INGLESES

Con referencia á la explotación de los puertos ingleses, háblase de un lamentable abuso, que puede acarrear graves perjuicios á los buques que deban frecuentar dicho puertos.

La noticia de que se trata refiérese á Garston. Este puerto, como otros muchos ingleses, está explotado por una Compañía de caminos de hierro, que se otorga á sí misma el monopolio de todas las operacio-

nes relativas á la carga y descarga de mercancías, y no permite, ni á los estibadores particulares, ponerse al servicio de los armadores.

Gracias á ese régimen, es frecuente la detención abusiva de los buques en el puerto, como ocurrió con el vapor francés *Sauternes*, llegado á Garston el día 8 de Marzo para descargar 1.089 toneladas de barrillas de hierro, y estuvo detenido allí hasta el 16 por la tarde.

El 9 de Marzo por la mañana empezó la descarga, que llevó á cabo la Compañía explotadora del puerto con lentitud desesperante. En varias partes el capitán, pues se limitaron á objetarle que la índole de la mercancía imposibilitaba un trabajo más rápido.

Disponiéndose en la carta de Certe que la carga y descarga debía de efectuarse á razón de 350 toneladas por día laborable y como no se había invertido más que cuatro en la carga, quedaban tres para la descarga. En otras partes este plazo hubiera bastado con exceso para desembarcar 1.069 toneladas. En Garston la compañía del puerto pretende emplear ocho días, y, en vista de ello, el capitán creyóse en el caso de reclamar al consignatario prórroga del plazo, contestándole aquél que él estaba en regla y habría tomado sus medidas para recibir la mercancía en el plazo debido. Excusado es decir cuán perjudicado se vió el capitán del *Sauternes*.

Ya lo saben, pues, los armadores que debían rotar buques con destino á Garston.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

En Somalilandia.

Londres 25. El gobierno sabe que un ejército de 5.000 hombres sudaneses marchó sobre Kano para atacar á la guarnición inglesa reconcentrada en aquella población, y encontrando en el camino á una patrulla de 44 hombres que vigilaban el camino de Sakoto, la atacó, originándose una lucha que duró dos horas.

El enemigo atacó diez veces y otras tantas fué rechazado por el certero fuego de fusilería de los nuestros, produciéndole 300 bajas. Los ingleses solo tuvieron un herido.

La reunión de los Superiores.

Paris 24. Los superiores generales de las Congregaciones, cuyas peticiones han sido desechadas, se han reunido en la tarde de hoy en número de diez.

La reunión duró más de dos horas, pero acerca de la misma se guarda la más completa reserva.

Llegada del infante D. Alfonso.

Oporto 24. El infante D. Alfonso ha llegado á las cuatro de la tarde á esta población, siendo muy aclamado en la estación y durante todo el trayecto hasta el Palacio Real.

Vapor correo.

Singapore 24. Ha salido de este puerto para Manila el vapor de la compañía Trasatlántica *Isla de Lucón*.

MARINOS ILUSTRES

El Teniente general

Don Juan Bautista Bonet.

1708 á 1785

Nació en Cartagena, en 1708, y murió en su ciudad natal el 8 de Enero de 1785. Hijo de un constructor francés, que prestó sus servicios en el Arsenal de Cartagena, se dedicó desde su niñez á la Marina. Ingresó en el Cuerpo general de la Armada, como Alférez de fragata, el 13 de Noviembre de 1728, y fué nombrado Alférez de Navío en 1735, Teniente de fragata en 1740, Teniente de navío en 1741, Capitán de fragata en 1746, Capitán de navío en 1754, Jefe de Escuadra en 1772, y Teniente general en 1779.

Ganó sus ascensos en las campañas de mar, sostenidas por Felipe V y después por Fernando VI.

Fué uno de los Oficiales que primeramente dirigieron el Arsenal de Cartagena, y obtuvo la dignidad de Caballero de la Orden de Santiago. Asistió al primer sitio de Gibraltar, que empezó con 12.000 hombres, en el mes de Enero de 1727, y después salió para América, donde operó contra la Escuadra del Almirante Hossier, regresando á la Península con la Escuadra que mandaba Don Rodrigo de Torres, que después de sufrir un terrible temporal, entró en el puerto de la Coruña, trayendo la mitad del tesoro reunido, mientras la otra mitad la llevaba á Cádiz Don Antonio de Gaztúñeta. El cargamento todo de esta flotilla se valuaba en diez y ocho millones, quince en oro y plata y tres de mercancías, la Escuadra de Torres era de cinco navíos de guerra y tres mercantes.

El 17 de Octubre de 1731, formó parte de la escuadra que salió de Barcelona conduciendo á Lucerna al príncipe Don Carlos, nombrado heredero del Rey de Nápoles. En Abril de 1732, formó parte de la expedición que se preparaba en Alicante, compuesta de 12 navíos de guerra españoles, dos bombardas, siete galeras, dos goletas, cuatro bergantines, 109 navíos de transporte, 50 fragatas, 97 saetías, 48 pingües, 20 balandras, 4 arcas, 161 tartanas, 2 polucras, 3 paguebotes, 2 gabarras, 26 galotas y otras 57 embarcaciones que transportaron un ejército de 40 batallones y 24 escuadrones.

Embarcáronse 12.400 quintales de pólvora, 16.420 bombardas, 58.000 granadas de mano; 80.693 balas de cañón, 1.422 quintales de balas de fusil, 8.000 cajones de cartuchos, 33.000 tacos para artillería, 12.000 fusiles de repuesto, 200 cuneñas de todos calibres, 20 carros cubiertos, 240 avanzines, 60 carromatos baleros, 60 galeras, 40.000 faginas de á 12 pies, 20.000 de á 19, 14 salchichones, 80.345 sacos para tierra, 20.500 instrumentos para zapadores, 780 caballos de frisa, 150 acémilas, 422 barracas de madera, 81 hornos de campaña, 140 mulas para la artillería, 150 machos de tiro, 36.000 fanegas de cebada, 220.000 arrobas

de paja, 14.000 horraduras para caballos, 250.000 quintales de plomo, 400 vacas, 1.576 carneros, 4.000 gallinas, 1.000 camas de hospital, 2.000.000 de raciones para la tropa, 7.000 pipas de vivo y 198.000 arrobas de leña.

El día 6 de Junio, cuando todo estuvo dispuesto y pronta á marchar la escuadra, dió el Rey un manifiesto declarando que la expedición se dirigía á recobrar la plaza de Orán, en la costa de Africa, y el 16 del mismo mes comenzó á navegar la escuadra en perfecto orden y ofreciendo á la vista un magnífico y vistoso espectáculo. El 25 estaba ya á la vista de Orán, pero el temporal obligó á diferir por cuatro días más el desembarco, que se hizo en el paraje llamado las Aguadas, á legua y media del castillo de Mazalquivir. Ya estaba la mayor parte del ejército en tierra cuando se dejaron ver algunas partidas de moros, que la artillería de los barcos logró ahuyentar, y el ejército desembarcó con toda felicidad.

Quisieron los moros hacerse fuertes en un cerro junto á la única fuente de agua dulce que había por aquellos parajes. Pero salieron contra ellos diez y seis compañías de granaderos á las órdenes del Marqués de la Mina, que los desalojaron de aquella posición, mientras otro cuerpo ocupaba la montaña llamada del Santo, que domina el castillo de Mazalquivir. Acobardados con esto noventa musulmanes que guarnecían el castillo, lo entregaron por capitulación, pasando ellos á Mostagán.

A la mañana siguiente se supo que el bey, con las tropas, había abandonado á Orán y sus fuertes, entrando el ejército sin dificultad en la plaza, que halló casi desierta; pero los almacenes tenían víveres y municiones, y entre la plaza y los castillos se cogieron 138 piezas de artillería. Después de tomada la ciudad regresó con la escuadra Bonet á Cartagena, siendo recompensado; ocurrió este hecho de armas el 5 de Julio de 1732, teniendo en el mismo año que llevar refuerzos, por haber atacado los moros y muerto al gobernador Marqués de Santa Cruz de Marcenado.

En Marzo de 1734 formó parte de la escuadra que conducía tropas á Italia para poner en el trono de Nápoles al Infante don Carlos, desembarcando y apoderándose de las islas de Ischia y Prócida, contribuyendo en la toma de Malta, que tuvo lugar el 22 de Octubre de 1734.

El Infante D. Carlos, tercer hijo de Felipe V y de Isabel Farnesio, reinó durante cinco años en Nápoles, hasta que, por muerte de su hermano Fernando VI, le sucedió en la corona de España en 1759 con el nombre de Carlos III.

En 1739 se declaró la guerra á Inglaterra, é inmediatamente salieron multitud de barcos españoles en corso contra ella, causándole presas por valor de cien millones de reales en los dos primeros años, sin contar con mucho más de que no se daba cuenta al Gobierno. En estos momentos no fueran muy afortunados para nuestros enemigos en sus expediciones contra las posesiones ultramarinas españolas, pues además de esas pérdidas se calculan que no bajaron de veinte mil hombres los que perecieron en las escuadras, quedando poco bien librados en aquellos mares y contribuyendo á ello Bonet, que había marchado con Oquendo á Cartagena de Indias, de donde fué rechazado el Almirante Vernon, hecho que hemos detallado en otras biografías.

En 1743 se trasladó á la Habana en el navío *Africa*, destinado á la escuadra que mandaba el General D. Rodrigo de Torres, pasando luego al navío *Ramal*, con el que regresó á Cádiz, pasando desde allí á Cartagena al hacerse la paz en 1748.

En aquel punto dirigió las construcciones navales y preparó los aumentos para nuestra armada, embarcando de nuevo cuando el Marqués del Real Transporte salió de Cádiz para la Habana, en donde llegó el 30 de Junio de 1761, cuando sospechaba el Gobierno que se rompía otra vez las hostilidades con Inglaterra, y con el fin de que las autoridades de la Habana se previnieran, se aumentó la fuerza de su escuadra con los navíos *Tigre*, *Aguilón*, *Soberano*, *Vencedor*, *Asia* y *Conquistador*, que llevaron á bordo los dos segundos batallones de Aragón y España, para reforzar sus guarniciones de Puerto Rico y Cuba, y siendo su presencia necesaria en Cartagena para dirigir los armamentos y construcciones navales, regresó antes del ataque de la Habana, no siendo por lo tanto encausado ni sujeto al Consejo de guerra de Generales de mar y tierra que se designaron y que presidió el Capitán general Conde de Aranda; pero como Secretario, trabajó en el voluminoso proceso que impreso en folios se conserva en los Archivos del Gobierno.

Compañón la Junta: el Conde de Aranda, presidente. El Marqués de Cevallos, el Conde de Florida, el Duque de Granada, el Marqués Syplý, D. Diego Manrique, don Jorge Juan, D. Manuel de Graywmeckel Piscal y D. Juan Bonet, Secretario.

Después de este proceso de 4 de Marzo de 1772, como aun no existía el grado de Brigadier en la Armada, fué promovido á Jefe de Escuadra y no solo obtuvo este ascenso, sino que convencidos de sus conocimientos en las construcciones navales, llegó á persuadirse el Ministro de que era en el arsenal de Cartagena sumamente útil y que sería bueno aprovechar sus conocimientos; se creó probablemente para él y por él en 1786 la plaza de segundo Jefe del apostadero y arsenal de Cartagena para suplir también en enfermedades y ausencias al Jefe del departamento. Es autor de un Reglamento para el servicio del arsenal y durante su época se construyeron en él bastantes navíos y fragatas, y en el mismo destino ascendió á Teniente general quedando de Capitán general de su Departamento hasta el año de su fallecimiento. Tal es la biografía de este marino, de la que no hemos podido adquirir sino datos bastante incompletos, pero en ellos consta que sus circunstancias eran extraordinarias y sus conocimientos excepcionales demostrando en las dotes de su mando y su inteligencia que su memoria se ha conservado con respeto en la Marina nacional, y por lo tanto, es digno de figurar entre los ilustres personajes que vamos citando en estas cortas biografías.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 24 de Abril de 1908.

El fallecimiento de Fabra.

(POR TELÉGRAFO)

Barcelona 24.

La noticia de la muerte del Sr. Fabra, conocida en esta capital á los breves momentos de ocurrida, ha causado honda impresión, recordando muchas personas que, durante las campañas europeas, fué el señor Fabra corresponsal del *Diario*, y que la llegada á las costas españolas del rey Alfonso, en 1875, fué conocida en Barcelona por haber enviado desde alta mar, con el despacho, á una paloma mensajera.

Muchos le recuerdan también como literato y ensalzan su libro *El problema social*.

La Agencia Fabra nos comunica lo siguiente:

Durante toda la tarde y noche últimas, se han recibido en esta Agencia numerosos telegramas de pésame de París, Londres, Berlín, Viena, Roma y Lisboa, y de muchas capitales de la Península, con motivo de la desgracia que hoy lamentamos.

En nombre de la acoñojada familia del Sr. Fabra y en el nuestro, agradecemos como se merecen estas manifestaciones de simpatía.

Puertos francos franceses

El ministro francés de Comercio ha presentado, como nadie ignora, al Parlamento el proyecto relativo al establecimiento de zonas francas en los puertos de mar de Francia.

En el preámbulo del mismo se dan detalles interesantes acerca de la organización, tráfico y progreso de los principales puertos francos extranjeros (Hamburgo, Copenhague, Génova, Trieste y Fiume), haciendo constar que su desarrollo ha coincidido con la franquicia, y que han llegado á una altura desconocida en los puertos franceses.

Declara, además, que el proyecto en cuestión será más eficaz que la ley de 7 de Abril de 1902, relativa á la Marina mercante.

No se designan en el repetido proyecto las poblaciones en que haya de establecerse la zona franca; pero se hace notar que su número debe ser restringido para no disminuir las fuerzas económicas del país.

La zona franca comprenderá una parte del puerto marítimo, y, á la vez, cierta extensión de terrenos contiguos al punto, y los cuales quedan eliminados de la acción aduanera, y separados del resto de la población por barreras artificiales ó naturales.

Nueva York.

(IMPRESIONES DE VIAJE)

La rada de Nueva York es una sábana inmensa de agua, de forma casi circular, en contacto por el Sur con el Lower Bay, que llega hasta el Océano, y prolongándose por el Norte en dos grandes ríos que enfluyen en la Isla de Manhattan, la *city* de Nueva York.

Esta inmensa rada, cuyas azules y temblorosas aguas rodean algunas islas bajas, es como la precursora de la infatigable actividad que se despliega en la isla, centro adonde converge la energía americana.

A derecha é izquierda, delante y detrás, y por todas partes, trazan su espumosa estela multitud de vapores, y se inclinan sobre sus flancos ligeras goletas, que ofrecen á la complaciente brisa su velamen.

He ahí, confinada en una isla, á la izquierda del paquete que va á ganar el muelle, la estatua inmensa de la Libertad, que sostiene en alto su antorcha, altiva, imperiosa, mirando á Europa con sus ojos de bronce, y pareciendo simbolizar á un tiempo, la hospitalidad y la amenaza: la hospitalidad para los miserables y desahogados, que vienen á la fecunda América á pedir alimento para sus ambiciones y energía; la amenaza, para el antiguo mundo, que cree haber conservado cierto derecho sobre aquéllos que de él se han separado para darse otra patria.

Surge de entre la niebla, que ensombrecía sus contornos, el Sur de la isla. Alzarse ante nosotros las gigantes construcciones blancas de quince y veinte pisos, destacándose entre la balumba del caserío. A la derecha el puente de Brooklyn, extendiéndose hacia el Este con audacia la complicada estructura de sus entrelazados cables. Acentúase el movimiento de la rada. Numerosos *ferryboats*, á modo de escarabajos gigantes, arrástranse pesadamente á lo largo de la orilla. Elévasse del seno de la ciudad un rumor vago, mezclado con el vibrante son de las sirenas que una á otra se contestan desde todos los puntos, y divísanse acá y allá largos pontones cargados de verdaderos trenes que *andan* pensosamente, remolcados por un anhelante vaporcito de uno á otro confín de la bahía.

La Isla de Manhattan, que constituye la ciudad de Nueva York, está orientada de Norte á Sur, extendiéndose en una longitud aproximada de 20 kilómetros por tres ó cuatro de anchura. Su parte meridional, erizada de muelles. Los del Oeste, del Hoyo Hunson, están especialmente afectos al tráfico trasatlántico, mientras los del Este, en el hoyo de igual nombre se preservan para el cabotaje ó el comercio interior. Otros muelles hay, además, en Nueva Jersey y Brooklyn donde hallan los buques pasto á su actividad.

Los dos ríos que circundan la isla de Manhattan, úsense al Norte por un canal que ha labrado la Naturaleza misma. El fondo de las dos arterias navegables es fangoso, y la acción de las corrientes provoca en él ciertos fenómenos; pero como la marea no tiene más amplitud que de cuatro á cinco pies, son de menor importancia que en el Escalda, por ejemplo. No obstante, en el río Este, donde fondean gran número de buques ligeros, la corriente actúa á veces con tal violencia, que puede romper las amarras.

El puerto de Nueva York es accesible siempre á los buques de alta mar, aunque los grandes trasatlánticos deben evolucionar con prudencia en la inmensa bahía que precede á la rada, cuyo paso es tortuoso y describe una vasta curva.

Hace algún tiempo se resolvió mejorar esa situación, dragando una gran cortadura que abreviaría el camino en veinte minutos, aumentando al par la seguridad de la navegación en tiempo brumoso. Ese trabajo está hecho en su mitad y pronto estará en servicio la gran cortadura de Nueva York.

La Metrópoli norteamericana ocupa una posición incomparable por las ventajas que ofrece al comercio marítimo. No es menor de 400 millas el desarrollo del frente del río en agua profunda, y los muelles que está llena la punta Sur de la isla, y que se extienden á New-Jersey y Brooklyn, ocupan sólo mínima parte del espacio disponible para las necesidades del tráfico.

Los muelles de amarre pertenecen unos al Municipio y otros á la industria ó al comercio particular. Entre los primeros, los hay arrendados por tiempo fijo y otros explotados directamente por la Municipalidad x afectos al tráfico general.

Las autoridades locales han resuelto adquirir los pertenecientes á individualidades, por considerarse su situación preferente para mejorarlos, dotarlos de material y ponerlos á la altura que exige el comercio moderno. Estas expropiaciones se efectúan gradualmente, y ya las tres cuartas partes de los muelles que pertenecían antes al comercio y á la industria han sido adquiridos.

Las instalaciones marítimas de Nueva York han costado poco. Por motivos relacionados con la defensa de la nación el gobierno federal ha trazado dos líneas imaginarias paralelas, para fijar los límites más allá de los cuales no pueden extenderse los muelles; y si ocurriese, por ejemplo, que por el lado del río, rebasaran esos límites la municipalidad ó los armadores, los contraventores serían responsables por los perjuicios dimanados de colisiones ó accidentes de cualquier clase producidos por la infracción de la ley.

Todos los muelles de que se trata, excepto dos, son de madera, y están formados por las obras que avanzan río adentro en una longitud que en la actualidad, no excede de 300 pies. Los pilares tienen un diámetro algo mayor en el comienzo de dichas obras, á fin de que puedan resistir los esfuerzos del abordeaje.

Se ha renunciado en Nueva York á los muelles de piedra—de los cuales, como hemos dicho, sólo existen dos—por lo elevado de su coste.

En una corta extensión de la isla Manhattan se ha construido un muro de muelle con bloques de hormigón fabricados en los talleres municipales. Dicho muelle, que resulta á 300 ó 400 dollars el pie, será ensanchado á medida que sea necesario hacerlo.

Actualmente el *Department of Docks and Ferries*, encargado de los trabajos del puerto, construye una veintena de nuevos muelles. Ocho de éstos serán provisionalmente de 800 pies, y se prolongarán hasta 1.000 cuando el *Department of War* conceda autorización para hacerlo, á fin de que puedan utilizarlos los nuevos vapores que la *Cunard Line* se propone adquirir, como es sabido.

Las vías férreas van á parar casi todas á las playas fronterizas de la isla Manhattan, y también ahí ha realizado la iniciativa particular grandes obras, requeridas por las exigencias del servicio. En la isla desembarcan sus pasajeros los paquetebotes, al paso que los buques de carga, generalmente amarran fuera de ella, cerca de la estación de ferrocarril.

En este momento llévanse á cabo en Nueva York importantes trabajos subterráneos. Perforanse galerías para el metropolitano, y se pondrán en comunicación las orillas de los dos ríos por medio de nuevos puentes y túneles.

Esto no cambiará, sin embargo, gran cosa la fisonomía del puerto, y es de presumir que la isla seguirá siendo el punto de cita preferido para el tráfico de viajeros, y Brooklyn, New Jersey, Hoboken, etcétera para el de mercancías.

Esta situación, que al parecer, no irroga grandes perjuicios á la industria y al comercio neoyorquinos, explica el continuo ir y venir de los *ferryboats* que transportan viajeros y de trenes completos de una á otra orilla.

El *ferryboat* de Nueva York es un buque de cubierta ovalada, más apropiado á su destino que los prehistóricos barcos de pasaje que prestan servicio entre Ambers y la Cabeza de Flandes.

La superestructura lleva tres piezas cubiertas, que se extienden paralelamente en toda la longitud del buque, y la parte central de éste la ocupan las carretas y caballos, reservándose para los pasajeros las piezas laterales.

El *ferryboat*, en vez de atracar por babor ó estribor, lo hace por la proa ó la popa.

El buque, al llegar, marcha entre dos hileras de pilotes inmediatos y elevados, que sirven para guiarle y protegerle en su camino y contra los abordeajes cuando se encuentra en el muelle. Lentamente se acerca al pontón, y dos amarras sujetas á un cabrestante fijanle á la orilla sin dificultad alguna, sin bajar puente levadizo, y los pasajeros, casi sin darse cuenta de ello, saltan del buque á tierra firme.

Z.

SINCERIDAD ELECTORAL

Nuestro querido amigo D. Emilio Díaz Moreu, que lucha por el distrito de Motril, ha dirigido á *El Imparcial* el telegrama siguiente que da idea de la sinceridad con que está procediendo el Gobierno y sus delegados en la campaña electoral:

Madrid 23 (5,20 noche)

El alcalde de esta población, alentado por la impunidad con que quedan los atropellos cometidos hasta ahora, se dedica, con los agentes nombrados al efecto, á cometer todo género de violencias contra humildes trabajadores, á quienes amenaza y registra en la vía pública, violando á las altas horas de la noche los domicilios de todos aquellos á quienes se cree contrarios á la candidatura oficial, ocasionando la protesta unánime de las personas inde-

pendientes y la indignación del comercio, al que se veja quitándole los depósitos y obligándole a liquidar y pagar sus existencias.

Cuentecillos y anécdotas

LA BALANZA

Hace muchos años, más de cincuenta, solían reunirse un día a la semana, en el palacio de cierto magnate español, buen número de poetas, en su mayoría académicos, que han dejado nombres famosos en la historia de la literatura patria.

Casi todos los que concurrían a aquel selecto tertulín eran personajes de muchas campanillas y noble abolengo; los marqueses de Molins, de Auñón y de la Pezuela, los duques de Rivas y de Villahermosa, el barón de Andilla y otros.

Otro manifestó que sus primeros trabajos literarios habían sido unos pareados octosílabos, ilustrados por él mismo, pues de adivinas se trataba, con unos monos más indescifrables que los jeroglíficos egipcios; quién, declaró que, á los trece años, se propuso escribir una tragedia titulada María Stuart, en romance heroico, y que la dejó en la segunda escena, al enterarse de que ya había escrito otra sobre el mismo asunto un tal Schiller, y así fueron todos recordando aquellos felicísimos tiempos de sus primeros pasos hacia el templo de Minerva.

García Gutiérrez, que hasta entonces había permanecido silencioso, fué invitado á que revelase al concurso cuál había sido su primera composición poética.

—La mía—contestó el autor de El Trovador—estaba dedicada á una balanza.

—Precioso tema!—exclamó el marqués de Molins.

—Asunto simbólico ¿eh?—agregó el marqués de la Pezuela.

—Sin duda—repuso el duque de Rivas—se referiría á la balanza de la Justicia...

—Nada de eso, señores—interrumpió García Gutiérrez.—Dedicué mis primeros versos á una balanza, no simbólica, sino común y corriente, de esas que sirven para pesar, y aún añadiré que para pesar fruta...

—¿Cómo...?

—Sí, señores: es lo que veía en mi casa, pues mi señor padre era frutero en Chilana.

—¿Cómo...?

tas y nordistas se atizaron de lo lindo para decidir si ora ó no leíta la esclavitud en la gran Federación norteamericana.

Canadá la campaña por los antiesclavistas ó del Norte, los cuales no podían mirar con buenos ojos que sus hermanos del Sur tuvieran criados gratis ó hicieran más negocio, uno de los más valientes defensores de esta causa, un nordista (llamémosle Mr. Simpson), embarcó en un puerto del Pacífico para irse á Australia; iba á negociar allí por cuenta y en representación de una fuerte casa neoyorkina.

Casi al término del viaje, á la vista de la costa oriental de Nueva Guinea, naufragó el barco, y Mr. Simpson, en unión de otros compañeros de infortunio, cayó en poder de una horda de canibales, que les aguardaba en la playa relamiéndose de gusto ante la perspectiva de tan suculenta refeción.

La mitad de los naufragos que atraparon fueron sacrificados sin demora porque apretaba el hambre, y la otra mitad, entre la que se hallaba nuestro yanqui, se reservó para el día siguiente. Pero he aquí que una joven indígena, enamorada de aquel rubicundo extranjero, Mr. Simpson, desató por la noche sus ligaduras y huyó con él á un lugar escondido, librándole de una muerte segura.

Errantes por montes, valles y florestas, manteniéndose con frutas y legumbres silvestres, evitando el encuentro con los feroces naturales del país, cruzaron de lado á lado aquella gran isla, de doble tamaño que nuestra península Ibérica, y así vivieron durante medio año, que aprovechó el yanqui para aprender la lengua indígena, que le enseñó á hablar su tierna compañera.

Llegaron, por último, á las cercanías de una colonia europea, á una ensenada de la costa occidental, donde recalaban con frecuencia muchos buques negreros.

El primer cuidado del yanqui, viéndose ya en franquía pero sin recursos pecuniarios, fué llevar al mercado de negros á su compañera y salvadora.

—¡Hombre infame é ingrato!—le dijo ella á su modo.—¿Así correspondes á los sacrificios que he hecho por tí, abandonando á mi tribu y despidiéndome para siempre de mi querido país?

—Ante todo, la obligación—contestó el—tengo que cumplirla con la casa que represento, y carezo de dinero.

—Pero apiádate siquiera de mi estado: voy á ser madre.

—¿Sí? ¡Mejor! Así te venderé á más alto precio.

Ramiro Blanco.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

El vapor «Buenos Aires».

Habana 24. Procedente de Nueva York ha fondeado hoy en este puerto el vapor correo Buenos Aires, de la Compañía Trasatlántica.

Congregaciones disueltas.

Paris 25. Hoy se ha notificado á muchas Congregaciones religiosas dedicadas á la enseñanza y establecidas en esta capital, la orden de haber quedado disueltas.

Se ha concedido un plazo para cumplir la disposición legal á la mayor parte de las Congregaciones hasta el 2 del próximo Agosto.

El temporal.

Paris 25. Continúan los temporales. En el departamento de Ardeche las lluvias torrenciales han sucedido á las heladas, y los ríos han crecido de modo que hacen temer inundaciones.

En el alto Loira nuevas nevadas cubren los campos. En Le Puy se han roto muchos hilos telefónicos por el peso de la nieve.

No hubo atropellos.

La Sublime Puerta, en virtud de la información abierta por atropellos atribuidos á los soldados alemanes en la provincia de Monastir, ha publicado una Nota, declarando que aquellas impunciones están desprovistas en absoluto de fundamento, siendo hijas de la malevolencia de algunos enemigos de aquella guarnición.

Siniestro marítimo.

Portsmouth 25. A la entrada del puerto se ha producido un choque entre un submarino y un cañonero. El primero resultó indemne; el segundo sufrió averías considerables, por lo que tuvo que ser llevado al dique.

pecto á él, no aspiraba á libertarme de mis deberes de amo.

Solo una conversación tuve con Nabucodonosor y su mujer con respecto á sus soldadas, y observé que les repugnaba verse confundidos con las demás personas asalariadas de mi servidumbre.

—¿Qué he hecho, M. Miles, para que queráis pagarme como á un hombre de alquiler? me dijo Nabucodonosor, irritado y afligido á la vez por mi proposición. He nacido en la familia, y me parece que esto es suficiente; pero de lo contrario, podéis recordar que os acompañé en vuestro viaje y que desde entonces hemos navegado juntos constantemente.

Estas palabras, pronunciadas en tono de reconvencción, terminaron nuestra leve discusión, y desde entonces no se volvió á tratar entre nosotros de salarios. Si Nabucodonosor necesita ropa, dinero ó muebles, me lo pide sin vacilar, sin vergüenza ni repugnancia. Cloé se conduce del mismo modo con Lucía, á quien respeta no solo como á la que lleva el título de esposa mia, sino como á la suplente de Engracia. Para mis dos negros, los señores de Wallingford continúan siendo siempre el señorito Miles y la señorita Lucía, y vi un día á un viajero sacar una cartera y escribir en ella un apunte, muy curioso sin duda, al oír á Cloé dar el título de señorita á la madre de tres hermosos niños que estaban jugando en su regazo. Por lo demás, Cloé no hi-

PORTUGAL

Comunican de la frontera portuguesa á la Agencia Fabra que anteaer, y junto á la iglesia de Santo Domingo, de Lisboa, una ligera cuestión de estudiantes con una muchacha hizo intervenir á la policía; que aquéllos se refugiaron en el edificio del Liceo (Instituto), y que entraron detrás, con los sables desenvainados, veinte guardias municipales y quince individuos de la policía.

O Debate, añade que hubo varios estudiantes heridos, uno de ellos de gravedad, que fué conducido al hospital de San José, y varios detenidos.

CORROBORACIÓN

En otro lugar publicamos el artículo de la Ley de Ascensos en la Armada, con arreglo al cual debe proveerse el empleo de Almirante, que no deja lugar á duda, y así lo entendió el Consejo de Estado en pleno, en su Acordada de 6 de Febrero de 1889, sobre derecho al ascenso á dicha dignidad, que reproducimos á continuación:

Excmo. Sr.: Pasado á informe del Consejo de Estado el expediente promovido por consecuencia de consulta elevada por este Ministerio de mi cargo acerca de la verdadera interpretación que debe darse á la vigente ley de ascensos de la Armada de 30 de Julio de 1878, en cuanto al derecho que pueda asistir á los Vicealmirantes más antiguos de la escala activa y en situación de reserva al ascenso de Almirante, dicha alta Corporación, en acordada de 6 de Febrero último, la evacua en los términos siguientes:

Excmo. Sr: Con Real orden de 18 de Diciembre del próximo pasado expedida por ese ministerio del digno cargo de V. E. se consulta á este Consejo sobre el derecho que pueda asistir á los Vicealmirantes de la Armada de escala activa y en situación de reserva para el ascenso á Almirante por las dudas que se originan acerca de la verdadera interpretación de la vigente ley de ascensos en la Armada de 30 de Julio de 1878.

Con el detenimiento que requiere tan importante asunto lo ha examinado este Consejo y encuentra que el art. 11 de la expresada ley previene que el ascenso á Almirante recaerá siempre en el Vicealmirante más antiguo de la escala activa ó de los que se hallen en situación de reserva que hayan servido en propiedad en su empleo ó en el de Contraalmirante alguno de los cargos que especifica, y por lo tanto, el Consejo entiende que al proveerse la alta dignidad de Almirante corresponderá el ascenso al Vicealmirante más antiguo que reúna las condiciones exigidas por la ley, cualquiera que sea la escala en que se encuentre.

En consecuencia, este Consejo es de dictamen, que según lo dispuesto en el artículo 11 de la ley vigente de ascensos en la Armada de 30 de Julio de 1878, corresponderá el ascenso á Almirante al Vicealmirante que reuniendo las condiciones exigidas por la ley, tenga mayor antigüedad, CUALQUIERA QUE SEA LA ESCALA EN QUE SE ENCUENTRE.

Y habiéndose conformado S. M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino con la preinserte acordada, de su Real orden, lo traslado á V. E. para su conocimiento y el de esa Corporación.—Dios guarde á V. E. muchos años Madrid 29 de Marzo de 1889. Rafael Rodríguez de Arias. —Sr. Presidente del Centro técnico facultativo y Consultivo de Marina.

INFORMACION POLITICA

Candidato que se retira.

Telegrafian desde Santander que se ha retirado de la lucha electoral el candidato demócrata Sr. García Loma, publicando un enérgico manifiesto de protesta contra los abusos que allí se cometen para favorecer la candidatura ministerial.

Los estudiantes en las elecciones.

Anoche se celebró en la Tertulia progresista una importante reunión, á la que asistieron numerosos representantes de la Agrupación escolar republicana, de la Unión de juventud republicana y de la Juventud federal, con el fin de adoptar acuerdos para la lucha de mañana.

Presidió el Sr. Moriones, y después de hacer uso de la palabra varios oradores, se acordó formar rondas de estudiantes ar-

mados para que disuelvan por la fuerza á la cuadrilla de votadores falsos.

Para impedir las coacciones á los obreros municipales, reunirán los estudiantes á las cinco de la mañana en la Puerta del Sol.

La reunión terminó cantando la Marselesa, dándose entusiastas vivas y muertas.

Una baja.

Se ha separado del fusionismo, renunciando su cargo de vicepresidente de la Diputación provincial de Barcelona, el barón de Viver.

La fiesta de 1.º de Mayo.

Parece que los socialistas se proponen conmemorar la fiesta del Trabajo celebrando un mitin en el Teatro de los Jardines del Buen Retiro.

A este acto acudirán las Sociedades obreras con sus banderas respectivas.

Por la tarde los trabajadores celebrarán una jira en la Pradera del Corredor.

Han pedido permiso en el Gobierno civil para que se les permita también celebrar una manifestación, pero hasta ahora no está concedida.

Instituto de reformas sociales.

El jefe del Gobierno fué esta mañana á Palacio para despachar con el Rey, y puso á la firma de S. M. un decreto creando el Instituto de reformas sociales.

De regreso en la Presidencia dijo el señor Silvela que carece de noticias de Marruecos, y negó que se vaya á enviar un vapor á Tánger para recoger á los españoles pobres.

Conferencia.

Los Sres. Silvela y Dato han celebrado una conferencia en el despacho oficial del primero.

Parece que se ocuparon de las elecciones.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns FONDOS PÚBLICOS and PRECIO. Includes items like 4 por 100 perpetua interior, Fin corriente, etc.

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO

Paris á la vista, (banco) 85,75. Londres á la vista libra esterlina, 84,15.

Bolsin.

Á LAS CUATRO. Fin de mes, 76,05. Idem próximo, 76,30. Barcelona, 75,98. Paris, 00,00.

(TELEGRAMAS DE FABRA)

PARIS 25.—Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior español, 87,72. 9 por 100 francés, 98,17. LONDRES 25.—Exterior español, 86,75.

NOTICIAS

Mañana domingo seguirá explicando el comandante de artillería D. Ubaldo Rexach, las lecciones en la Escuela Práctica de Rio, establecida en el campo de la Moncloa.

Como en días anteriores, serán de cinco á seis de la tarde para los hijos de socios, y de seis á siete para los socios.

Dado el número considerable de matriculados y el agrado con que los socios han visto el establecimiento de la Escuela, ha de verse muy concurrido el referido campo.

Un telegrama de Burdeos dice que el trasatlántico Chile, de las Mensejerías Marítimas, que se hallaba amarrado en el muelle de Bacalan, se ha ido á pique durante la noche.

Se ha dispuesto que los guardias de seguridad que al mismo tiempo ocupan los cargos de porteros de casas particulares, abandonen estos puestos, pues de lo contrario, tendrán que cesar en aquel Cuerpo.

Amenaza ruina la iglesia parroquial de Pinto. Para reconocer y adoptar las precauciones convenientes, ha marchado hoy á dicha localidad, por disposición del Gobernador civil, el arquitecto provincial D. Luis Argente.

Informes de la Habana, dicen que el tratado de comercio que se está negociando entre Cuba é Inglaterra, es idéntico al tratado anglo-mexicano de 1888.

Ninguna de las partes contratantes está dispuesta á concertar el tratado antes de que se termine el que está pendiente de aprobación con los Estados Unidos.

Si éste fuese aprobado, tal vez sería necesario introducir modificaciones en el tratado anglo-cubano, que valió á la Gran Bretaña el trato de la nación más favorecida, concedido á los Estados Unidos.

Ayer presentó una denuncia en el Juzgado de guardia, el abogado de la Asociación de la Prensa, manifestando que al hacer la Sociedad Matritense de Panificación la liquidación, se encontró con dos clases de bonos de 55 céntimos de los que se dan á los asociados de la Prensa; por consecuencia, unos buenos y otros malos. Después de algunas pesquisas, se ha dado con el paradero del grabador que hizo los bonos, y éste dijo que se los había encargado un caballero á quien no conoce.

La Comisión central de Repatriados ha acordado suspender la manifestación anunciada para hoy, 25, hasta nuevo aviso, para no entorpecer la contienda electoral.

DIARIO DE LA MARINA

Oficinas: Veneras, 5.

MADRID

Table with columns Precios de suscripción, UN MES, TRIMESTRE, SEMESTRE, UN AÑO. Includes rates for En Madrid, Provincias, Unión Postal, Asia y América.

ANUNCIOS

Cuarta plana, 0,10 pesetas línea. Reclamos, 0,50. Noticias, 1.

PUNTOS DE VENTA

Almería.—Paseo del Príncipe, kiosco. Barcelona.—S. Solá, Rambla del Centro, 3. Cádiz.—Viuda de Gallardo, Duque de Tetán, núm. 9. Cartagena.—Viuda de Alcaráz, Fuertas de Murcia. Ferrol.—Luis de la Fuente. Madrid.—Puerta del Sol, 11 y 12, puesto del café Oriental; y 14, puesto de la cervecera. Vigo.—Puerta del Sol, 5, kiosco. Idem.—Kiosco frente á la Capitanía General de Marina.

Espectáculos para mañana.

Comedia.—A las 9.—Filice el ceremonioso, La birbetica domata. Lírico.—A las 8 y 1/2 de la noche.—Lohengrin.

A las 4 y 1/2.—Trovador. Jardín del Buen Retiro.—Gran Compañía Alegre.—Dos magníficas funciones, á las 4 y 1/2 de la tarde, Matinée. Escogida y variada, á las 8 de la noche función de gran gala en honor de los Congresistas del internación de medicina, tarde y noche madame C. de Valsois, con sus cuatro elefantes.

Entrada general, 46 céntimos. Parish.—A las 4 y 1/2 de la tarde y 9 de la noche.—Dos variadas funciones por la Compañía Internacional que dirige Mr. William Parish. Zarzuela.—A las 9.—(4.ª y última función de abono de la Tournée Coquelín).—La modécia maigrelin.—Monologues pour Mr. Coquelín Cadet.—Tercero y quinto actos de Cyrano de Bergence.

Cómico.—A las 8 y 1/2.—El solo de trompa. A las 9 y 1/2.—Los Granujas.—A las 10 y 1/2.—El corneta de la partida.—A las 12.—El solo de trompa.

A las 4 y 1/2.—Los Granujas. El corneta de la partida.—Los zangolotinos. Lara.—A las 8 y 1/2.—Los postros de la cena. A las 9 y 1/2.—La tronada.—A las 10 y 1/2.—Pepita Reyes.—A las 11 y 1/2.—(Segundo acto).

A las 4 y 1/2.—La tronada.—Pepita Reyes. (dos actos).—Los pipros. Apolo.—A las 8 y 1/2.—El barquillero.—A las 9 y 1/2.—Quo Vadis.—A las 10 y 1/2.—El puñao de rosas.—A las 12.—San Juan de Luz.

A las 4 y 1/2.—El puñao de rosas.—Quo vadis.—El cuñado de Rosa.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA, Veneras, 5.

FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,"

LUCIA HARDINGE

SEGUNDA PARTE

DE LAS

Aventuras del capitán Miles Wallingford

POR

FENIMORE COOPER

afecto que resiste á todas las innovaciones de una sociedad inconstante. Para ellos nunca deja Clawbonny de ser lo que fué, y tanto yo como los míos constituimos para ellos una raza privilegiada.

Había yo dado á Nabucodonosor y á Cloé cartas de emancipación el día en que aquella pareja fiel se casó; Nabucodonosor las puso en el fondo de su caja de tabaco, y seguramente las habría hecho pedazos á no haberlas recibido de mi mano. Allí fué donde por casualidad las ví diez y siete años después, y estoy seguro de que en tan prolongado intervalo nadie las había abierto. A la verdad, las hacía ser inútiles la nueva legislación, pero este modo de proceder es característico, y mi compañero de aventuras manifestaba así su intento de adherirse á mí para siempre; fueran cuales quisieran mis proyectos con res-

pecto á él, no aspiraba á libertarme de mis deberes de amo.

Solo una conversación tuve con Nabucodonosor y su mujer con respecto á sus soldadas, y observé que les repugnaba verse confundidos con las demás personas asalariadas de mi servidumbre.

—¿Qué he hecho, M. Miles, para que queráis pagarme como á un hombre de alquiler? me dijo Nabucodonosor, irritado y afligido á la vez por mi proposición. He nacido en la familia, y me parece que esto es suficiente; pero de lo contrario, podéis recordar que os acompañé en vuestro viaje y que desde entonces hemos navegado juntos constantemente.

Estas palabras, pronunciadas en tono de reconvencción, terminaron nuestra leve discusión, y desde entonces no se volvió á tratar entre nosotros de salarios. Si Nabucodonosor necesita ropa, dinero ó muebles, me lo pide sin vacilar, sin vergüenza ni repugnancia. Cloé se conduce del mismo modo con Lucía, á quien respeta no solo como á la que lleva el título de esposa mia, sino como á la suplente de Engracia. Para mis dos negros, los señores de Wallingford continúan siendo siempre el señorito Miles y la señorita Lucía, y vi un día á un viajero sacar una cartera y escribir en ella un apunte, muy curioso sin duda, al oír á Cloé dar el título de señorita á la madre de tres hermosos niños que estaban jugando en su regazo. Por lo demás, Cloé no hi-

zo caso de la observación del viajero, y continúa llamando señorita á su ama, á pesar de haber llegado ya ésta á la categoría de abuela.

En honor de la verdad, debo consignar que no todos los vástagos de la familia de Nabucodonosor me han permanecido fieles. Casi todos han experimentado la influencia del espíritu del siglo, y profesan ideas distintas con respecto á las relaciones que han existido durante más de cien años entre los Wallingford y los Clawbonny: han empezado á emigrar, y no me ha producido sentimiento verlos partir. No obstante mientras quede alguno del antiguo tronco no se habrán roto completamente nuestros vínculos, y conservará la tradición una parte de su imperio. Ninguno de los hijos de mis antiguos esclavos se han sustraído de mi dominio sin autorización mia, y les he procurado colocación á medida que la ambición ó la curiosidad los ha llevado por el mundo.

En mi concepto los dos partidos más peligrosos en un Estado son el de la conservación absoluta y el del progreso ilimitado. El primero mantiene perennes algunos abusos de que sería preferible desembarazarse; el segundo, marchando ciegamente por vías tenebrosas, provoca la destrucción de los elementos más indispensables. El antagonismo que reina entre estos partidos contribuye á exasperarlos, y cada uno de ellos, arrebatado por

el calor de la discusión; lleva sus ideas al extremo más exagerado.

Ningun hombre sensato duda que, en el curso de los acontecimientos, se producen muchos hechos que es bueno conservar, y otros muchos á que no se debe dar importancia alguna. Solo se puede ser legislador sábio y prudente cuando se saben establecer las distinciones convenientes.

Lafayette, en uno de sus mejores discursos, caracterizó perfectamente al partido conservador. «Hablan del justo-medio (decía) cual de una opinión política claramente delineada: todos sabemos lo que es el justo-medio cuando se trata de una cuestión particular. Es sencillamente el lado verdadero de esta cuestión. Pero los que pretenden pertenecer al partido del justo-medio, los que se proponen seguirle constantemente durante la crisis actual me hacen recordar el caso siguiente: Un hombre de ideas exageradas sienta la proposición de que cuatro y cuatro son diez Oro, más juicioso y más entendido en aritmética, sostiene que cuatro y cuatro solo son ocho. Entonces, nuestro hombre del justo-medio se cree obligado á decir: Señores, estais en un error; nunca se halla la verdad en los extremos, y cuatro y cuatro son nueve.»

Lo que es cierto con relación al partido conservador, lo es tambien con respecto al del movimiento, pues sucede con frecuencia que en moral, lo mismo que en tera-

péutica, el remedio es peor que el mal, Los trastornos producidos por las revoluciones de la sociedad europea proceden de causas que se desconocen en América.

En Europa se han verificado modificaciones radicales, se ha alterado la base misma del edificio social, mientras que los pisos superiores han conservado restos de la arquitectura antigua. Puesto que acontece así, deberán perdonarse algunos errores á los artífices que quieren reducir todas las construcciones á un solo orden sencillo y regular; pero entre nosotros, el hombre que no vé un término para nada de lo terrenal y sostiene siempre que lo mejor está más allá de la organización presente, profesa evidentemente ideas erróneas; concluirá por convencerse de que la verdad está situada en la cúspide de una altura, y que cuando se emplea demasiado ardor para subir hasta ella, la rapidez de una carrera desordenada nos hace traspasar el limine y rodar por la pendiente opuesta.

CAPÍTULO XXXIII.

Ahora es preciso hablar de Marbre. Pasó un mes entero en Clawbonny después de mi casamiento. Durante este tiempo intentó varias veces, en unión con Nabucodonosor, cambiar los aparejos del sloop

Para comprar **camas, colchones y muebles**, desde lo más lujoso hasta lo más modesto, por muy poco dinero, sólo en **los almacenes del Gran Bazar, Atocha, 8, 10 y 12, frente a la calle de Carreras**.—Antes de comprar visítese este establecimiento, en la seguridad de encontrar precio más ventajoso que en ninguna otra casa. Al por mayor grandes descuentos. Exportación a provincias. Contratas para el ejército, hospitales y colegios.

Esto es muy importante

Atocha, 8, 10 y 12
(Frente a la calle de Carreras)
(Antes plaza de la Cobada, núm. 1)

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.
Reparación de cascos, máquinas y calderas.
Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.
Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.
Especialidad en máquinas marinas.

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

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS

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, ETCÉTERA, AMETALLADORAS 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.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.º Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Poligonos de Eskmeals y Eynstord.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

ANUARIO DEL COMERCIO DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL

Vigésimaquinta edición, 1903.
(BAILLY-BAILLIERE)

Acompañado de un magnífico mapa de España y Portugal, iluminado en cuatro colores.

Premiado con Medalla de Oro en la Exposición de Matanzas 1881 y de Barcelona 1888, Medalla de Plata en la de París 1889, Gran Diploma de Honor en el Concurso Internacional de Madrid de 1890, la más alta recompensa en la Exposición de Chicago de 1893 y Medalla de Oro en la de París de 1900.

RECONOCIDO DE UTILIDAD PÚBLICA POR REALES ÓRDENES

ÚNICO que contiene todos los pueblos de España.
ÚNICO que da una información completísima de Cuba, Puerto Rico, Filipinas y Estados Hispanoamericanos, así como de Portugal.

ES EL MÁS BARATO, porque es el más completo.

Precio: 25 pesetas
(franco de portes)

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE s. Hijos, Plaza de Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

AGENCIAS emi

Barcelona, calle de Pelayo, 12, 1.º, 2.º.—Representante, F. Sintés.
Valencia, Plaza del Molino de la Robella, 3.—Representante, F. E. Boissin.
Representantes en todas las poblaciones importantes.
Agentes en todos los pueblos, por insignificantes que sean.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 5 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore 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 del Norte: Servicio mensual a 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, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEJICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje 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, Sabanailla, Curaçao, 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 para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Garupano y Trinidad con trasbordo en Curaçao.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

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

LINEA DE FERNANDO P.º O.—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando P.º, con escala en Casablanca, 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 a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía provee a los señores comerciantes, agricultores e industriales que recibirá y encomendará a 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.

Nuevo Motor „Benz“ á gas pobre

desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: **1 á 3 centimos.**

La fuerza motriz más económica.
Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.
Motores „BENZ“ á gas común, á gasolina y á alcohol.
Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, Madrid.

PASTILLAS BONALD

CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAINA

Su eficacia está reconocida y comprobada por los señores médicos para combatir las enfermedades de la BOCA y de la GARGANTA.

Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, picor, aftas, anginas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, afecciones producidas por causas periricas, fetidez del aliento, placas mucosas, fenómenos bucales de la dentición, salivación hidrágica, efectos nocivos de la nicotina, catarros laringofaríngeos, afectos nerviosos del estómago, vómitos, etc., etc.

TENEMOS PREPARADAS

Pastillas Cloro-Boro-Sódicas.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con policarpina.
Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol.
Pastillas de cocaína y mentol.
Pastillas de cocaína, codeína y mentol.
Pastillas de frutos pectorales con codeína, para los casos en que los señores médicos las consideren indicadas.

Las Pastillas **ROYALD**, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero.
Se venden en todas las farmacias y en la del autor,

NUÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID

LA IMPERIAL

CENTRO INTERNACIONAL DE REPRESENTACIONES COMERCIALES

Fábrica de corsos, fajas y aparatos ortopédicos.
DESEGAÑO, 10, MADRID. 1.º VALVERDE, 1.

Se solicitan muestrarios y catálogos de casas comerciales que deseen ser representadas en España y Extranjero. Sólidas garantías.—25 años de existencia.

Influencia del poder naval en la Historia

por **A. T. MAHAN**

Traducción de los tenientes de navío **D. JUAN CERVERA Y JÁCOME** y **D. GERARDO SOBRINI**

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.
Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

PRECIO: 12'50 PESETAS

Certámen naval de Almería

Colección de discursos pronunciados y Memorias premiadas en dicho acto, que organizó en Agosto de 1900 la Real Sociedad Económica Almeriense de amigos del País.
Forma un grueso volumen en 4.º de más de más de mil páginas, con diversos mapas y planos.

PRECIO: 6 PESETAS

AVISO

En los talleres del **DIARIO DE LA MARINA** se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía.
A los suscriptores del **DIARIO** se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

ELECTRICIDAD, FONÓGRAFOS Y ZONÓFONOS



Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER, escritura á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á **UREÑA**
SE HACEN INSTALACIONES
Barquillo, 14, y Saúco, 1.—MADRID

SOBRINO DE CIMARRA

Sastre para caballeros, niños y niñas.

Novedades inglesas
PLAZA DE LA INDEPENDENCIA, 2 MADRID

ESCUELA DE NAUTICA PARA OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE

Honorarios: 25 pts. mensuales.
Plaza de la Lealtad, 2, bajo dra. MADRID

ALMACEN DE PAPEL

Objetos de escritorio de **E. Fernández Sanz.**
Sucesor de FERNANDEZ IGLESIAS
31, CONCEPCIÓN JERÓNIMA, 31.

ROPAS HECHAS

¿Queréis comprar más barato que en Barcelona?
VISITAD durante el mes de MARZO
El Escudo de Barcelona y compraréis

Trajes americana, desde 15 pesetas
Gabanes, > 25 >
Chaquet castor, > 6 >
Levitones, > 12 >
Pantalones patén, > 6 >

porque quiero liquidar todas las existencias de invierno. Ya sabéis que desde el año 1860, que se fundó esta casa, cuando ha dicho, como ahora,
VERDADERA LIQUIDACIÓN
ha sido un hecho real y no un reclamo.
21 y 23. Preciados, 21 y 23.