

# Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.076

Redacción y Administración,

Madrid Jueves 25 Agosto de 1904.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

## PARALIZACION DE LAS ESCALAS

La Real orden que acaba de dictar el Ministro de Marina, resolviendo que por ahora no se lleve a efecto la promoción de los segundos tenientes de Infantería de Marina, por no existir crédito legislativo para satisfacer a los que debieran ascender, el aumento de sus haberes, nos hace hoy volver sobre la cuestión de la paralización verdaderamente desesperante, de las escalas, en algunos Cuerpos de la Armada, que son precisamente aquellos que por su especial servicio, debieran tener siempre en los empleos superiores un personal relativamente joven, dotado del vigor y el entusiasmo indispensables para arrostrar sin desfallecimientos los trances más difíciles.

De continuar el movimiento de las escalas con la misma lentitud que en los últimos años, será muy pronto poco menos que imposible encontrar entre el personal de jefes y oficiales quien reúna aquellas condiciones.

Y vamos a demostrarlo con datos tomados del «Estado general de la Armada».

Por éste vemos que los Capitanes de navío que hoy ocupan los primeros puestos en el escalafón, cuentan ocho años de antigüedad en el empleo y cuarenta y seis de servicios. La antigüedad de los Capitanes de fragata que se encuentran en las mismas condiciones, alcanza a once años por cuarenta y cuatro de servicios. Los Tenientes de navío de primera clase, están ascendiendo con diez y doce años de antigüedad y treinta y siete de servicios; los Tenientes de navío con quince y veintiocho años, respectivamente, y casi en la misma proporción vienen a ascender los Alféreces de navío.

En el Cuerpo de Infantería de Marina los Coroneles más próximos al ascenso cuentan diez y doce años de antigüedad por cuarenta y cuatro y cuarenta y seis de servicios; los Tenientes coroneles ocho y treinta y cuatro años respectivamente; nueve y diez años por treinta y tres de servicios; los Comandantes; diez años de antigüedad en el empleo con casi el mismo tiempo de servicio que los Comandantes los Capitanes, y siete los primeros Tenientes. Los segundos Tenientes, hasta ahora, venían ascendiendo al cumplir en este empleo los tres años. Veremos cuánto dura el estancamiento.

En el Cuerpo administrativo hay Contadores de fragata con diez años de empleo; Contadores de navío con catorce años de antigüedad y veintiséis de servicios, y Contadores de navío de primera clase con siete y ocho años en el empleo.

En el Cuerpo de Sanidad hay Médicos mayores ascendidos en 1890, y Médicos primeros con antigüedad del 1888 y con veintidós años de servicios.

Como se ve por los anteriores datos, el Cuerpo general de la Armada y el de Infantería de Marina, son los más castigados por la paralización de las escalas, especialmente el primero, y conviene advertir que este mal no es de los que se solucionan confiándolos al tiempo, pues por el contrario la lentitud en el movimiento de las escalas cada día es mayor, y seguramente, si pronto no se aplica el remedio, llegarán a obtener el retiro forzoso muchos de los oficiales que ahora salen de la *Nautilus*, sin haber pasado de teniente de navío, ó al sumo de Capitán de fragata.

En el Ejército, donde es justo reconocer que, salvo casos excepcionales, tampoco se hacen muy rápidas carreras, los ministros de la Guerra, que por lo general se preocupan bastante más que los de Marina de atender a las justas demandas del personal, han conseguido varias veces, unas concediendo ventajas para el retiro y otras por medio de leyes especiales de ascensos, aligerar las escalas, mejorando como consecuencia de esto, de manera muy notable, la situación del personal.

Ahora mismo, como el nombramiento que en breve se hará de los Tenientes coroneles para desempeñar en los regimientos el cargo de Mayor, obtendrá su ascenso un buen número de Comandantes.

Injusticia notoria sería no hacer partícipes de estas ventajas a la Armada, y pues que en ella existen cuerpos y empleos muy castigados por la amortización, creemos que el Ministro de Marina está en el deber de realizar alguna de las muchas reformas que exige el buen servicio de la Marina, y que al propio tiempo servirían para remozar las escalas.

No todo ha de limitarse a proenrar al personal molestias y perjuicios injustificados en la inmensa mayoría de los casos.

## Ecos Navales.

### Nuevos acorazados ingleses.

Según *The Globe*, el Almirantazgo inglés ha pedido proposiciones a las casas constructoras de Clyde, para la construcción de dos acorazados que en armamento y protección dejarán muy atrás a todos los proyectados hasta el día. Serán de 16.000 toneladas y gran velocidad. Las proposiciones se admiten hasta el 20 de Septiembre, plazo mucho más corto de lo acostumbrado, para que los constructores puedan presentar sus especificaciones.

### Enseñanzas de la guerra.

Según dijo lord Selborne, Primer lord del Almirantazgo inglés, contestando en la Cámara de los Pares a un discurso de lord Brassey, las grandes enseñanzas que se deducen de la guerra en el Extremo Oriente, son:

1.º Los hombres tienen más importancia que los buques.

2.º Una Armada debe tener un margen de fuerza.

3.º Los torpedos y las minas submarinas no han disminuido la importancia de los acorazados.

Lord Selborne deplora los grandes gastos de la Armada, pero al compararlos con los de otras dos o tres naciones, debe tenerse en cuenta, dice, que el cometido de la flota inglesa, es completamente distinto del de las demás. Mantenerse afín—añadió—nuestro ofrecimiento a las Potencias, de que si quieren tomar la iniciativa de reducir los gastos en construcciones, el gobierno inglés está dispuesto a seguirlos. Pero ni Francia, ni Inglaterra, pueden hacerlo, sin tener en cuenta la preparación de otros países.

### Nuevo trasatlántico.

Entre las botaduras más importantes verificadas en el presente mes, figura la del nuevo *liner*, de la Compañía Cunard, *Caronia*, lanzado al mar el 17 del actual, en los Astilleros de Messrs Jhon Brown and Company, en Clydebank Yark (Glasgow).

El *Caronia* mide 637 pies de eslora total; 72 de manga y 32 de calado en plena carga. Desplaza 29.800 toneladas y tiene un arqueo bruto de 21.000 toneladas, siendo su velocidad de 18 nudos.

Este hermoso barco, el de mayores dimensiones construido hasta ahora en Clyde, podrá acomodar 300 pasajeros de primera clase, 350 de segunda, 1.000 de tercera y 1.000 de entrepuente. Como el efectivo total de la tripulación habrá de ser de 450 hombres, llevará el *Caronia* a bordo 3.100 personas.

Empezó la construcción del trasatlántico en Septiembre del año pasado, y podrá estar en disposición de prestar servicio en Febrero de 1905, lo que constituye un verdadero *Record* de construcción y alistamiento, dada la magnitud de este nuevo coloso de la Marina mercante británica.

## REGATAS EN MARIN

Se efectuaron el martes, a las cuatro y media de la tarde, previo el anuncio de estruendosas bombas.

Numeroso gentío cubría el muelle y ocupaba las embarcaciones disponibles en el puerto. Con arreglo al programa, correspondía a las cenizas el premio más importante, y para disputarlo se habían inscrito dos: la *Laura* y la *Centella*.

Dada la señal, arrancaron las dos, saliendo victoriosa la *Laura*, que fué más rápida que la *Centella*. Era patronada aquella por D. Julio Lloret y cuatro remeros llamados Manuel y Alejandro Méndez, Gerardo Barral y Tomás Taradío.

Patroneaba la segunda D. Gabriel Losada y los remeros eran Francisco de Santiago, Pastor Rodríguez, Ignacio Torrado y Antonio Iglesias.

Para la regata de travesía se habían inscrito *Elena*, *Montero Rios* y *La Polar*. La primera fué la que alcanzó el premio.

Y tocó el turno a las lanchas jeteras, presentándose únicamente dos. Venció la que patronaba Veiga.

## POLÍTICA

### Triste porvenir.

Afirma un diario de la noche que aun cuando los ministros dan a entender que se presentarán a las Cortes llevando las carteras repletas de proyectos, no hay que hacer caso, porque la mitad de esos proyectos constituyen programa antiguo, gastado, ó, mejor dicho, fracasado.

Y es cierto; la obra ministerial es de lo más insignificante que puede imaginarse. Los presupuestos quedarán para mejor ocasión y de toda la farfalleja que se anuncia sólo queda como nervio y substancia de la próxima campaña legislativa el ya célebre y famoso Convenio con el Vaticano.

Ahí, ahí está el tropiezo para el Gobierno, porque como expresa el cita lo colega, ese pacto con Roma está llamado a producir en el país grandes conmociones, en el parlamento y en los torneos y en la política, fuertes sacudidas.

Las reformas anunciadas no son más que un espejuelo. Ni el Gobierno tiene criterio formado acerca de ellas, ni decisión de llevarlas adelante. Todo ello no era más que un pretexto para sostenerse en el poder y como ya cree asegurada su existencia por lo menos un quinquenio, le interesa poco que se pierda el tiempo en discusiones más ó menos estériles.

Lo importante sería que al reunir las Cortes sus tareas, cada ministro en particular y todos en general presentaran proyectos que resolviesen los problemas ur-

gentes, tales como el de las subsistencias, el de la deprecación monetaria, el de la riqueza oculta; pero no hay que esperar tales propósitos en quienes no tienen más política que la de consumir nóminas y acumular fraquesas.

Por lo pasado se puede juzgar del presente y del porvenir; y no hay que esperar que quienes han consumido estérilmente el tiempo en el anterior período legislativo lo vayan ahora a recuperar, presentándose como reformadores de altura y trabajadores incansables.

Cuanto menos hagan más asegurado tendrán el quinquenio, que es su programa, su única aspiración. Así han conseguido aguantarse y sostenerse en el poder, no obstante de proclamar a los cuatro vientos que quieren luz y taquígrafos, cuando lo que anhelan, según se ve, es reposo y poca conversación.

El debate del Convenio con Roma, es una contrariedad para el Gobierno, pero no está ya en su mano el evitarlo, por eso se resigna a soportarlo; y si las oposiciones no concentran sus energías y sus censuras, sino unen sus esfuerzos para romper el pacto con la curia romana, entonces lo del quinquenio se confirmará y aquí no habrá más política que la de las orugas en la hoja.

Tal es el porvenir que ofrece a la nación española la contemplación del estado político actual, exento de abnegaciones, sacrificios y beneficios para el país y plebiscito de convencionalismos, compadrazgos y audacias.

## FENÓMENOS

### Adefesios públicos.

En la crónica de sucesos menudos, que bajo el título de «Ecos de todas partes» publican algunos periódicos, viene la noticia de que a un individuo de nacionalidad italiana, que tiene 4.000 francos, a pagar la mitad al contado y el resto cuando cumpla los cuarenta y cinco años.

He ahí un negocio redondo. Vender uno su propio cadáver, es el colmo del mercantilismo. Según parece, ese ciudadano tiene ahora veintidós años de edad, los dos corazones citados y dos costillas más de lo normal. Una rareza.

Todo ello se descubrió por una casualidad en un reconocimiento facultativo que hubo necesidad de hacerle, y tan pronto como lo ha sabido el director de un museo americano, le ha ofrecido la expresada suma.

Alguna ventaja había de tener el ser un fenómeno, y el de que se trata se sentirá orgulloso de sus dos costillas y sus dos corazones, anunciando uno de éstos, el de la derecha, según el periódico, es el más aceptable por sus regulares proporciones, porque el otro, el de la izquierda, está atrofiado.

Si los fenómenos morales se pagasen tan bien como los físicos, habría infinidad de gentes que vivirían en grande sin trabajar. (Cuántas personas vemos por ahí que tienen «dos caras», una por delante y otra por detrás, quiero decir, que delante de uno dicen una cosa, y detrás otra.)

¿Y los que tienen por costumbre «jar las castañas al más pintado»? Está uno creyendo toda la vida que tal individuo es un desecho de grande virtudes y abnegaciones, honesto, recto, incapaz de hacer nada censurable, y de pronto la casualidad descubre que el tal está en relaciones íntimas con una tiple lijera y que cuando nadie le ve «propina ca la «ju»rga» que para sí la quisieran los más empeñados calaveras de oficio.

Hay otra clase de ciudadanos que les da por echarse de hombres serios y no pasan ni a tres tirones «por movimiento mal hecho». Su familia, sus amigos, están siempre en un plí, como las grullas, temiendo que el hombre serio se les venga encima al menor descuido, y después resulta que el tal individuo es un desecho de honor a los ha obtenido quitándole motas ó por procedimientos de baja adulación ó por intrigas etc. etc.

Los fenómenos morales abundan extraordinariamente. Muchas veces se figura uno que fulana es lo que se dice un alma grande. Qué coloración el suyo! Qué hermosura de alma! Pero al menor descuido se averigua que lejos de ser como se lo figura la parte, es por el contrario de los que tienen el alma atravesada y capaces de quemar la casa del vecino, para calcular en el rescoldo una taza de tía.

El italiano de los dos corazones y de las dos costillas de plus, es único en su género, y acaso sea la naturaleza incapaz de meterse con nada de la naturaleza ine sus aberraciones y de sus correspondientes compensaciones a los que según frase vulgar, son un «aborto» suyo.

Así se explica que los feos de nacimiento sean hermosos de corazón; los ojos físicos, excelentes an lariné morale; los ciegos, los sordos, los tullidos verdaderos clarividentes en materia de controversia, y en fin los defectuosos por cualquier concepto verdaderos maravillosos de perfección moral.

Por eso quizás se ha dicho, que el hombre y el oso, cuando están en su género, pero es porque el instinto natural hace comprender que esos abortos de la naturaleza son un desecho de excelentes condiciones; y tal puede ocurrir; que ese italiano de los dos costillas y de los dos corazones sea un joven incapaz de matar un moquito ni de levantar los «jos del sueco».

## Abel Imart.

## INDUSTRIAS DE MAR

### La pesca en Alemania

El consumo de pescado, como alimento principal se generaliza cada vez más en Alemania; y los truchinos en pescado encuentran todo género de facilidades en las Compañías ferroviarias para el transporte de sus expediciones que se verifican con rapidez, circulando en gran velocidad por todas las líneas alemanas al mismo precio que de la pragua.

Igual beneficio se concede a todos los transportes de pescado fresco que salen de Nordenham, Geestemünde, Altona y otros sitios, habiéndolo contribuido con liberalidad a popularizar el consumo de dicho alimento, con gran ventaja a favor de los pescadores como para el consumidor.

Las partidas procedentes de Nordenham, se

concentran casi por completo en manos de la compañía de pesca a vapor «Nordsee», que inmediatamente las envía al interior del país, mientras que las procedentes de Bremerhaven y Geestemünde, por vapores de distintos armadores, van casi en absoluto a la venta al menudeo.

Los alemanes consumen poco pescado en conserva, prefiriendo especialmente el fresco, ahumado ó escabechado, por cuya razón los pescadores procuran cogor en la posible abundancia, toda clase de pescado, enviándolo con toda celeridad a los lugares de consumo.

Las embarcaciones de vapor, se sirven únicamente de la red de fondo llamada *otter trawl* que exige por parte de los pescadores un profundo conocimiento de los fondos marinos y que solo sirve para la pesca del bacalao, cuya emigración perigrina constantemente.

Se tiende cada vez más en Alemania a aumentar las dimensiones de las embarcaciones de pesca a causa de los grandes beneficios que reporta el pescado fresco, como lo demuestra un armador de Geestemünde que con un solo barco y en un sólo viaje ha realizado una ganancia de 7.500 marcos.

El viaje duró quince días y el barco provisto de las instalaciones frigoríficas más modernas estaba tripulado por quince hombres y había pescado 27.500 kilogramos de toda clase de pesca.—X.

## SENADURÍAS VITALICIAS

Los aficionados a las prebendas políticas llevan la cuenta de las senadurías vacantes, que ya son unas cuantas, extrañándose de que el Gobierno continúe guardando silencio acerca de su provisión.

En la grey ministerial hay muchos personajes de primera y segunda fila, y aun de tercera, que se consideran con merecimientos suficientes para obtener alguna sena uría vitalicia, pero aunque esperan obtenerla no se atreven a formular su deseo.

Otros piensan que la obstinada reserva que guarda el Gobierno acerca de esto es indicio seguro de próxima modificación ministerial; porque como no puede haber carteras para todos, se podrá contentar a los desaturados con las senadurías vitalicias.

El hecho es que la Alta Cámara tiene muchos sillones vacíos. De uno a otro período parlamentario las bajas naturales, que ocurren, como es lógico, más entre los vitalicios que entre los electivos, aumentan el número de vacantes, y el Gobierno se encuentra ahora con que puede estar entreteniéndose a mucha gente que con la esperanza ó con la ilusión de otorgarles una de esas codiciadas prebendas.

Pasado el debate sobre el Convenio con Roma, si en él no sucumbe el Gobierno, será ocasión propicia para recompensar y premiar a los que más se hayan distinguido, haciéndose los sordos a las insinuaciones opositoristas.

El difunto D. Praxedes era un maestro consumado en utilizar las vacantes de senadurías vitalicias. Con la esperanza de alcanzarlas sostenía mucho tiempo a los tontos, y más de cuatro votaciones muy solemnes, bastante comprometidas las ha ganado por su habilidad en manejar oportunamente las senadurías vitalicias.

El actual presidente del Consejo de Ministros parece un fiel continuador, en este punto, de las tradiciones sagastinas. No ofrece concretamente las senadurías vitalicias pero deja entrever que las otorgará, y de este modo va sosteniendo la fe de algunos caudillos ministeriales, que sin ese alfilerse se hubrían ido ya hace tiempo del campo ministerial.

Cuanto más senadurías vitalicias vacantes existan en aimacén, mayor es la fuerza o ulia de los gobiernos, y como el presente está amagado de gran las tribulaciones para el inmediato período parlamentario, empieza ya a manejar la provisión de esas prebendas con la seguridad de que habrá de picar el azuelo no pocos peces del partido gobernante.

## CONTRASTE!

Aún no se ha extinguido el eco de las alabanzas tributadas por millares de almas agraciadas, al actual ministro de Marina, Sr. Ferrándiz, por sus acertadas gestiones y feliz resultado de éstas, reivindicando a las clases subalternas de Contramaestres, Condestables y Practantes, en los derechos que justa y humanitariamente les correspondía, cuando un tristísimo contraste se presenta a nuestra vista, leyendo en la prensa ferrolana el anuncio que fielmente copiamos, con el fin de no desvirtuar en nada su forma y fondo.

Dice así: «El aprendiz maquinista, Juan Ligo Carrodeguá, con más de nueve años de servicios, encama o, sin sueldo ni recurso alguno, con cinco hijos de corta edad, dos de ellos inútiles, implora una limosna de las almas caritativas».

Esto actual servidor del Estado, consumido por la anemia adquirida en servicio, a causa del mucho trabajo, poco ó ningún aire respirable y escaso alimento, véase hoy en el sentir íntimo trance de sufrir, a más de sus padecimientos físicos, los mayores aún de ver a su esposa y a sus enclenques hijos rodeando su lecho y con apaga la voz, pidiéndole el pan que les apartaba y que hoy por sus trances del destino, traduciéndose en informalidad las legislativas, no puede llevar a sus bocas.

Los aprendices maquinistas en la actualidad son las únicas clases de la Armada que, después de prestar un examen por oposición para poder ocupar dichas plazas, y a pesar de consignarles un sueldo de 900 pesetas, quedan sin él al desembarcar de los buques de nuestra Marina, teniendo

necesidad de asistir a los talleres de los Arsenales como simples operarios, cuando esto sucede, a devengar un jornal que estrictamente bástale para atender a sus necesidades más apremiantes. Véase, además, obligados a separar de su modestísimo salario una cantidad relativamente crecida, dedicada a costear particularmente los estudios que les exigen para poder efectuar oposiciones para maquinistas de la Armada, único porvenir y casi imposible de alcanzar actualmente.

Nunca como ahora cabe el solicitar del que rige este ministerio acabe su obra de justicia, disponiendo algo concreto y pronto que evite casos como el que nos ocupa, que siempre redundan en desprestigio del ramo, por el preatiglo del cual debe velar.

## Maniobras de mar y tierra en Italia

Las maniobras combinadas a que hemos hecho referencia en otro número, darán principio en 1.º de Septiembre y terminarán el 11 del mismo mes.

Las tropas que deberán intentar el desembarco, probablemente el día 4, en el litoral comprendido entre Nápoles y Gasta, serán mandadas por el General Radicati di Marmorito, de la división de Salerno, y se compondrán de dos regimientos de Infantería, tres escuadrones y dos baterías del 24 de Artillería. Esta fuerza se embarcará al amanecer del día 1.º en diez vapores de la Compañía general de navegación, a los cuales escoltará la Escuadra.

El embarque se hará en los buques y por el orden siguiente:

Orione: Comandante del Cuerpo de desembarco y servicios auxiliares.

Manilla: 89 Regimiento de Infantería.

M. Minghetti: 90 Regimiento de Infantería.

Entella: 8.º Batallón de Bersaglieri y servicio de aprovisionamiento.

Montebello: 6.ª batería del 24 de artillería.

Vicenzo Florio: Columna de municionamiento y 7.ª batería del 24 de artillería.

Scrvia, Solferino y Singapore, con un escuadrón de caballería cada uno.

## El nuevo muelle de Cartagena

Continúan con gran actividad las operaciones de relleno del trozo de bahía que ha de ocupar el nuevo muelle comercial, el cual, será una prolongación del de Alfonso XII, prolongación que tendrá por límite el que marca un promontorio de piedra levantado frente a la batería de salvos del Arsenal.

Necesaria se hace la pronta terminación del citado muelle, pues ello evitará los daños que se ocasionan al comercio cuando, por no tener donde atracar los buques, se ven obligados a esperar turno ó a descargar con gabarras, lo cual es motivo de excesivos gastos.

Por más que dadas las dificultades creadas por el elemento obrero que entiendo en la carga y descarga, cada día se va haciendo más raro el ver que haya buques esperando turno.

## RUSIA Y JAPÓN

## La Escuadra del Báltico.

La destrucción de las Escuadras rusas de Port-Arthur y de Vladivostok—que de tal puede calificarse, sin exageración ninguna, el resultado de los últimos combates navales reñidos en los mares orientales—ha hecho indispensable para los rusos lo que hasta ahora hubieran podido considerar como problemático; la salida para el Extremo Oriente de su Escuadra del Báltico.

Por primera vez, desde que viene hablando de esa ardua empresa, parece seriamente en vías de realizarse.

Des le el domingo, 14, está embarcado el Almirante Rodjstvenski, que ha de mandar y conducir esa Escuadra; pero el ministro de Marina ruso, Almirante Avellan, interrogado por el corresponsal de un periódico francés, acerca de las dilaciones que viene sufriendo la salida, le ha manifestado que tardará algunos días más todavía en verificarse.

El *Times* expone, harto eufónica y maliciosamente, sus presunciones sobre las verdaderas causas de esa demora en poner en efecto una medida a la que recientes combates navales y la situación apurada de la plaza de Port-Arthur han dado carácter de urgentísima. Es una de ellas la de que, a poco que se tarde en iniciarla, los hielos, que desde muy temprano, invaden los mares cercanos a Vladivostok, habrán de proporcionar un buen pretexto a los rusos para abandonar todo intento de llevarla a cabo.

Con gran satisfacción, sin duda,—añade—al Almirante Rodjstvenski como de las autoridades navales rusas, que no pueden menos de comprender las enormes y numerosas dificultades en que habrán de verse envueltos, y que agradecerán en el fondo de su alma que causas tan naturales y tan imperiosas como la dicha los saquen del compromiso.

La primera y principal dificultad que habrá de presentarseles es el aprovechamiento de carbón, aunque cuentan, como se dice, con la ayuda y activa asistencia del Lloyd de la Alemania del Norte. Aseguran, cierto es, tener hechos grandes depósitos de carbón, para poder prescindir de la buena voluntad de los Estados cuyas costas habrá de ir bordeando la Escuadra en su larguísimo viaje; pero demuestran, no obstante, gran ansiedad, que las personas prácticas en cosas de mar comprenden perfectamente, por saber de un modo po-

activo si los reconociera el derecho de surtir de tan indispensable elemento en los puertos de las naciones neutras.

Como armonizan ellos—dice The Times —el reconocimiento de ese derecho a su escuadra, con la pretensión que recientemente ha manifestado el Gobierno ruso de considerar como contrabando lo de guerra el carbón y toda clase de combustible, absolutamente lo ignoramos.

Porque aún prescindiendo de esa pretensión del Gobierno ruso de que se considere el carbón contrabando de guerra, sería muy discutible si no constituiría una violación de la neutralidad, en cualquier potencia, el proporcionar a una escuadra como la del Báltico, que se dirija al teatro de la guerra a tomar parte en ella, el medio de realizar sus propósitos.

Legislación administrativa.

Con el fin de hacer una recopilación metódica y ordenada que haga fácil el manejo de la extensa y complicada legislación administrativa de la Armada, permitiendo al propio tiempo su recta aplicación con la igualdad de criterio que nace del conocimiento de la verdadera extensión del derecho, que no permite expansiones ni restricciones ajenas a la idea del legislador, se ha dictado una Real orden por el Ministerio de Marina, disponiendo:

1.º Que se invite al personal de Jefes y Oficiales de los diversos Cuerpos de la Armada, a que en un plazo que expirará en 1.º de Mayo próximo, redacten y remitan a este Ministerio un prontuario completo de haberes activos en metálico y en especie.

2.º Que ese prontuario no se limite al extracto ó copia más ó menos ordenada, de la legislación vigente en la materia, sino que, empezando por el fundamento de cada abono, se interpreten con recto juicio las disposiciones que lo corroboran ó modifican, para que no quepa la menor duda, no sólo de la extensión del derecho y de las personas á quienes alcance, sino también de los casos en que proceda su aplicación.

3.º Que en oportunidad se elija por la Intendencia general, una Junta de Jefes y Oficiales del Cuerpo Administrativo de los que hayan demostrado más competencia en asuntos de su carrera, para que estudie con detenimiento las obras presentadas, compulse sus citas, juzgue el criterio del autor en todas y cada una de las disposiciones vigentes, siguiendo para ello las reglas generales de interpretación, y después de comparar entre sí las obras recibidas, proponga á esta Superioridad la aceptación de aquella que mejor reúna las condiciones necesarias al objeto á que se destina.

4.º Que una vez aprobada por la Superioridad y declarada útil la obra elegida, se verifique su impresión y se declare obligatoria la adquisición de un ejemplar de ella á todos los jefes y oficiales del Cuerpo Administrativo y á los buques, Centros y dependencias de la Armada.

5.º Que el producto de la venta se aplique íntegro al pago de la tirada, y si no alcanza á cubrir su importe, se satisfaga la cantidad que falte, con cargo al crédito que el presupuesto consigne para auxilio á los autores de obras.

6.º Que se proponga al autor del prontuario de que se trata, para la recompensa extraordinaria á que esta Superioridad le considere acreedor en proporción al mérito y utilidad de su trabajo.

MARRUECOS

Actitud de las kabilas.

Numerosas y de orden general son las pruebas que están dando los indígenas, así en Tánger, como en el resto del Imperio, para exteriorizar sus sentimientos contra los Tratados últimamente concertados, muy especialmente, contra las tendencias de Francia en este país; pero si alguna falta que pudiese mejor de relieve el voto del pueblo marroquí en esta cuestión de tan alta trascendencia para sus destinos, ninguna mejor ni más concluyente que la que envuelve la actitud adoptada con dicho motivo por las principales kabilas del bajalato de Tánger.

Impresionadas éstas por la presencia de los buques de guerra franceses y por otras manifestaciones sintomáticas de los propó-

sitos de Francia, celebraron últimamente una reunión en Yama-el-hadra, adoptando los siguientes acuerdos:

1.º Protestar contra las ingerencias extrañas en el país.

2.º Expresar el desagrado general por la presencia de los buques de guerra franceses en el puerto.

3.º Declarar que las kabilas todas de este bajalato cuentan con medios sobrados para garantizar el orden, sin necesidad de recurrir á elementos extraños, que sólo pueden dar resultados contraproducentes.

4.º Manifestarse contrarias á la aproximación de Marruecos hacia determinada potencia, por entender que su política puede ser peligrosa para la integridad del Imperio marroquí.

5.º Declarar que el Maghzen sólo debe cultivar sus relaciones con aquellas potencias que están decididas á respetar y sostener siempre á Marruecos.

6.º Prometer lealtad al Maghzen, siempre que siga estos derroteros, favorables y propicios para la existencia del país.

7.º Elevar una carta al decano del Cuerpo diplomático, expresando estos acuerdos de las kabilas del bajalato de Tánger.

La expresada carta fué recibida esta semana por el honorable decano del Cuerpo diplomático y su traducción ha sido ya distribuida entre los representantes extranjeros, quedando cumplimentado en esta última parte el deseo de las expresadas kabilas.

Centro del Ejército y de la Armada.

El concurso verificado el día 23 en el Centro del Ejército y de la Armada, para la provisión de dos plazas de profesor, una de Matemáticas y otra de Análisis gramatical y escritura al dictado, han sido los señores D. Juan M. Vero Esteban y Médico Mayor de Sanidad Militar don José Gamero Gómez.

Los señores concurrentes pueden pasar á recoger sus documentos, de cinco de la tarde á nueve de la noche, en la Secretaría de dicho Centro.

CUENTO

IDILIOS

Mauricio vagaba lentamente por el bosque. Había cesado la lluvia; pero las hojas de los árboles estaban cubiertas de gotas de agua.

La gran masa de castaños llamaba la atención del insignie pintor, el cual se detuvo al llegar á una especie de plazoleta, para contemplar mejor la belleza del paisaje.

Sobre el follaje destacaba una forma de mujer, muy esbelta y airosa, que con un haz de ramas al hombro, adelantó el paso, sin ver á Mauricio, el cual la contemplaba tan inmóvil como un tronco de castaño.

—Me ha asustado usted—dijo ella sonriendo y echando en tierra las ramas.

El artista la miraba sin contestar. Una armonía absoluta, imposible de describir por medio de la palabra, reinaba entre aquella admirable criatura y el color del paisaje.

—No te muevas—dijo el pintor.—Voy á hacer tu retrato.

La muchacha trató de alisarse el pelo, pero el artista le detuvo con un ademán.

—¡Tal como estás!

Mauricio se sentó en una piedra y trazó rápidamente la silueta y los rasgos fisonómicos de su modelo.

La joven que se hallaba ante el pintor, era una aldeana fina y delicada, como lo son las muchachas antes de su completo desarrollo, con frecuencia, tardío. Los ojos eran ya los de una mujer; la sonrisa era todavía la de una niña.

—¿Qué edad tienes?—le preguntó Mauricio, sin abandonar su trabajo.

—Voy á cumplir quince años y para San Juan tendré mozo.

—Y por qué para San Juan?

—Porque lo necesito para bailar con él alrededor de las fogatas.

—¿Me quieres á mí por novio?

—No, señor. Usted es un caballero y yo soy una pobre aldeana. Las muchachas de bien no deben escuchar siquiera á los señores.

—Casi no se ve. ¿Quieres volver mañana un poco más temprano?

—¿Para mi retrato?

—Sí.

—No faltaré. Buenas tardes, caballero. La campesina cogió el haz de ramas y desapareció por entre los castaños.

Mauricio regresó á su albergue pensando en la chisnela que acababa de conocer.

La noche y la mañana siguiente le parecieron muy largas, y mucho antes de la hora convenida estaba en la plazoleta.

Había trabajado solo, y cuando llegó la joven, quedóse sorprendida y dijo:

—¿Soy yo? ¿Me dará usted el retrato?

—No; haré otro pequeño para tí.

—¿Y qué va usted á hacer con ese?

—Llevarlo á París, ponerle un gran marco y colocarlo en un salón, á donde todo el mundo irá á verlo.

—Ah, ya sé! Lo llevará usted á la Exposición.

—¿Conoces tú eso?

—Hay en casa dos pintores que trabajan para la Exposición; pero no se les ha ocurrido nunca hacer mi retrato.

Mauricio, que gozaba ya de la celebridad, se complacía en hacer una obra maestra que pudiese el sello definitivo á su reputación.

Las sesiones fueron muchas y muy largas, y cuando llegó el invierno, el gran pintor estaba satisfecho de su trabajo y amaba con delirio á su modelo.

La amaba demasiado para decirlo y para manchar aquella flor silvestre, pero lo suficiente para sufrir ante la idea de tener que abandonarla.

Mauricio sabía que no podía pertenecerle, y, sin embargo, adoraba las encantadoras líneas de aquel cuerpo apenas formado y se extasiaba ante aquellos divinos ojos y aquella boca fresca y sonriente.

El artista regresó á París con su madre y se consagró á perfeccionar sin descanso aquella obra ya perfecta.

El retrato fué muy admirado, y la crítica, unánime en su entusiasmo, declaró que tales rostros no podían existir más que en el cerebro del poeta ó en la imaginación del pintor.

Mauricio escuchó sonriendo los elogios que se le prodigaban y guardó para sí el secreto de su aventura.

Hicieronsele brillantes ofertas por su lienzo y se negó á aceptarlas, prohibiendo su reproducción.

Como no podía poseer de su modelo más que la imagen, no podía desprenderse de ella en modo alguno.

Al cabo de dos años, volvió el pintor á la aldea, y su primera visita fué para el bosque de castaños.

Al llegar á la plazoleta se sentó en el mismo sitio donde había hecho el admirable retrato que tan brillantemente había consolidado su fama. Aquella piedra fría parecía burlarse de todo cuanto allí había pasado.

—Me hubiera amado si yo hubiese querido—pensó Mauricio.—Otras han amado á pintores y les han seguido á París para desaparecer después en el torbellino de la gran capital. ¡Cuán insensato el que sacrifica á absurdas quimeras los bienes positivos de este mundo; el amor de una mujer hermosa, la gloria que proporciona el talento, la fortuna que trae consigo el éxito!

Mientras hacía el artista estas reflexiones, vio venir hacia él á su antiguo modelo. Había crecido mucho y ofrecía ya el aspecto de una mujer en todo su natural desarrollo. No iba sola, pues la acompañaba un robusto aldeano, de buen talante y no mal vestido.

Al ver á Mauricio, se detuvieron confusos y sorprendidos.

—¿Y por qué para San Juan?

—Porque lo necesito para bailar con él alrededor de las fogatas.

—¿Me quieres á mí por novio?

—No, señor. Usted es un caballero y yo soy una pobre aldeana. Las muchachas de bien no deben escuchar siquiera á los señores.

—Casi no se ve. ¿Quieres volver mañana un poco más temprano?

—¿Para mi retrato?

—Sí.

—No faltaré. Buenas tardes, caballero. La campesina cogió el haz de ramas y desapareció por entre los castaños.

Mauricio regresó á su albergue pensando en la chisnela que acababa de conocer.

La noche y la mañana siguiente le parecieron muy largas, y mucho antes de la hora convenida estaba en la plazoleta.

Había trabajado solo, y cuando llegó la joven, quedóse sorprendida y dijo:

—¿Soy yo? ¿Me dará usted el retrato?

—No; haré otro pequeño para tí.

—¿Y qué va usted á hacer con ese?

—Llevarlo á París, ponerle un gran marco y colocarlo en un salón, á donde todo el mundo irá á verlo.

—Ah, ya sé! Lo llevará usted á la Exposición.

—¿Conoces tú eso?

—Hay en casa dos pintores que trabajan para la Exposición; pero no se les ha ocurrido nunca hacer mi retrato.

Mauricio, que gozaba ya de la celebridad, se complacía en hacer una obra maestra que pudiese el sello definitivo á su reputación.

Las sesiones fueron muchas y muy largas, y cuando llegó el invierno, el gran pintor estaba satisfecho de su trabajo y amaba con delirio á su modelo.

La amaba demasiado para decirlo y para manchar aquella flor silvestre, pero lo suficiente para sufrir ante la idea de tener que abandonarla.

Mauricio sabía que no podía pertenecerle, y, sin embargo, adoraba las encantadoras líneas de aquel cuerpo apenas formado y se extasiaba ante aquellos divinos ojos y aquella boca fresca y sonriente.

El artista regresó á París con su madre y se consagró á perfeccionar sin descanso aquella obra ya perfecta.

El retrato fué muy admirado, y la crítica, unánime en su entusiasmo, declaró que tales rostros no podían existir más que en el cerebro del poeta ó en la imaginación del pintor.

Mauricio escuchó sonriendo los elogios que se le prodigaban y guardó para sí el secreto de su aventura.

Hicieronsele brillantes ofertas por su lienzo y se negó á aceptarlas, prohibiendo su reproducción.

Como no podía poseer de su modelo más que la imagen, no podía desprenderse de ella en modo alguno.

Al cabo de dos años, volvió el pintor á la aldea, y su primera visita fué para el bosque de castaños.

Al llegar á la plazoleta se sentó en el mismo sitio donde había hecho el admirable retrato que tan brillantemente había consolidado su fama. Aquella piedra fría parecía burlarse de todo cuanto allí había pasado.

—Me hubiera amado si yo hubiese querido—pensó Mauricio.—Otras han amado á pintores y les han seguido á París para desaparecer después en el torbellino de la gran capital. ¡Cuán insensato el que sacrifica á absurdas quimeras los bienes positivos de este mundo; el amor de una mujer hermosa, la gloria que proporciona el talento, la fortuna que trae consigo el éxito!

Mientras hacía el artista estas reflexiones, vio venir hacia él á su antiguo modelo. Había crecido mucho y ofrecía ya el aspecto de una mujer en todo su natural desarrollo. No iba sola, pues la acompañaba un robusto aldeano, de buen talante y no mal vestido.

Al ver á Mauricio, se detuvieron confusos y sorprendidos.

LA CUESTIÓN DE LA PESCA

De una carta que el Noticiero de Vigo publica, fechada en Cangas, tomamos los siguientes párrafos:

«El lunes por la mañana fondó en este puerto el cañonero Marqués de la Victoria, bajando á tierra un oficial á conferenciar con el señor Ayudante de Marina D. Heliodoro Souto. Una vez terminada la conferencia volvió á embarcarse, zarpando el barco para la mar, saliendo por la boca del Norte.

Suponemos que dicha visita no obedece más que á órdenes superiores, y con el fin de lograr se evite á todo trance las concusiones que se dice tratan de ejercer los traperos de Vigo sobre los de Cangas para evitar que continúen pescando.

Por cierto que esto que ocurre con las traperas, sino fuera tan de lamentar por los perjuicios y disturbios que ocasiona, daría lugar á sabrosos comentarios, porque después de lo ocurrido para obligar á los pescadores de Cangas á que adoptasen el cerco de jareta, resulta ahora que los mismos marneros de Vigo son los que intentan impedir el libre trabajo con este aparejo. Lo lógico será preguntarnos de qué manera y con qué aparato permiten trabajar á los honradísimos pescadores de Cangas.

Bueno será que los pescadores sepan á qué atenerse, evitando de este modo que se apodere de ellos la miseria y el hambre.»

Servicio telegráfico

Bautizo del zarevitch.

San Petersburg 24.

El bautizo del zarevitch se ha celebrado en la mañana de hoy, en la iglesia de Peterhoff, con gran solemnidad. Le presenciaron la familia imperial, el Cuerpo diplomático y los altos dignatarios.

Las tarifas postales.

Nueva York 24.

En el próximo Congreso postal internacional se pedirá por los Estados Unidos con el apoyo de Alemania é Inglaterra la reducción de las tarifas postales.

Los buques de la Armada

Situaciones en que deben pasar los buques de la Armada la revista del próximo mes de Septiembre.

Primera división.

Acorazado «Pelayo». En tercera situación, Escuela de Instrucción, Cartagena. «Caorco» Carlos V. En primera ídem, artículo 12, Cartagena. Cañonero Torpedero «Audaz». En primera ídem íd. Ferrol. Ídem íd. «Osado». En primera, art. 12, Ferrol. Ídem íd. «Terror». En primera, art. 12, Cádiz. Ídem íd. «Destructor». En tercera situación, Cádiz.

Segunda división.

Crucero de primera, «Princesa de Asturias». En tercera, Escuela de Instrucción, Ferrol. Ídem íd. «Cardenal Cisneros». En tercera, íd. íd., Cartagena. Ídem íd. «Extremadura». En tercera, ídem íd. íd. Ídem íd. «Río de la Plata». Reserva segundo grado, Ferrol.

Buques para comisiones.

Crucero de tercera, «Infanta Isabel». En tercera, En comisión, Alg. ciras. Cañonero, «Doña María de Molina». En tercera, Canarias. Ídem íd. «Marqués de la Victoria». En tercera, Ferrol. Ídem íd. «D. Alvaro de Bazán». En tercera, Ferrol. Ídem de segunda, «Temerario». En tercera, Barcelona. Cañonero de segunda «Nueva España». En tercera, Palma. Ídem de segunda «Martín A. Pinzón». En tercera, Málaga. Ídem íd. de segunda «Vicente Y. Pinzón». En tercera, Valencia. Ídem de segunda «Marqués de Molins». En tercera, Vigo. Ídem de segunda «Hernán Cortés». En tercera, Huelva. Ídem de segunda «Vasco N. de Balboa». En tercera, Villagarcía. Ídem de tercera «Ponce de León». En tercera, Cádiz. Ídem de tercera «Mac Mahón». En tercera, Ferrol. Lancha con Bonera «Perla». En tercera, Tuy. Escampavía. En tercera, Mediterráneo.

70 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

JUAN FRANCO

EL GUARDIA-MARINA

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

FOR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

el cuidado de pagar sus cuentas. La persona indicada por el doctor Middleton por consejo de uno de sus antiguos amigos que era contador de marina y vivía en Southsea, era el teniente Oxbelly, que con la tripulación que se había reunido, recibió á nuestro héroe como su capitán y propietario á su llegada á bordo.

No era pequeño ciertamente el contraste entre la persona esbelta, activa y bella de nuestro héroe vestido con una chaqueta azul, como la del uniforme del yacub actual y la persona de su segundo que salió hasta el costado del buque á recibirle.

El señor Oxbelly, era un hombre de corta estatura y con una prominencia de vien-

tre descomunal, hombros y brazos demasiado cortos aun para su cuerpo y manos demasiado largas, mas parecidas á las garras de un oso polvor, que á otra cualquiera cosa.

Llevaba calzon corto y zapatos con evillas y en la cabeza una gorra maltratada y cuando se la quitaba dejaba ver una gran calva.

Debía tener entre 55 y 60 años; no gastaba pastillas tenía buen color, poca barba, nariz recta; labios delgados; dientes negros á fuerza de masticar tabaco, del cual salía siempre por el extremo izquierdo algún pequeño trozo (que él llamaba el rezumo).

En lo general su aspecto era imponente su carácter honrado; pero su chaleco enorme y exorbitante.

—Mi tutor, en efecto, me ha buscado un hombre de peso, pensó Juan al volver el saludo al señor Oxbelly.

—¿Cómo está usted, caballero? dijo Juan.

—Espero que seremos buenos camaradas. —Señor Franco, contestó el teniente, yo jamás he reído con nadie mas que con mi mujer, y no es cuento.

mis anchas. Pero en fin, no se trata ahora de esto; ¿quiere usted que reúna la gente?

—Si usted no se molesta, señor Oxbelly. Se reunió la tripulación y Juan le dirigió una larga arenga sobre la insubordinación de la disciplina, los deberes, etc., etc.

—Muy buen discurso, señor Franco, dijo el señor Oxbelly, luego que la tripulación se retiró; siento que mi mujer no le haya oído.

—Pero si usted quiere, nos haremos á la vela lo mas pronto posible porque en el canal hay un crucero y es necesario ver cómo esquivamos su encuentro.

—¿Y qué nos importa el crucero del canal?

—Recuerde usted que si lo encontramos podrá su capitán venir á bordo y tomarnos diez ó doce hombres de los mejores.

—Nuestra gente está protegida por mi licencia de patente de corso.

—Sí, pero ahora no hay protección contra los buques de guerra de S. M.

—Yo he navegado en un corsario por espacio de tres años y sé que los cruceros no respetan las patentes, y si les hace falta marineros, los toman de donde los encuentran.

—Creo que tiene usted razón, señor Oxbelly.

—Por consiguiente, podemos llevar anclas en el acto.

elegida; los marineros habían servido en general en buques de guerra; pero muchos de ellos habían desertado de varios buques que estaban en el puerto y deseaban salir cuanto antes.

En pocos minutos, con las velas altas y bajas desplegadas, salió el Rivera del puerto.

—Era un buque muy velero y volaba sobre las aguas.

El viento era bueno y la noche habían pasado el faro de Potland, llevando el rumbo á la mañana siguiente hacia la bahía de Vizaya sin haber encontrado lo que temían mas que á un enemigo, es decir, un buque de la marina real inglesa.

—Pienso que estamos en salvo ya, observó el señor Oxbelly á nuestro héroe; hemos corrido bastante, son las 12, y si á usted le parece, tomare altura y sabré á punto fijo á dónde nos hallamos.

Debemos dirigir nuestro rumbo de manera que no encontremos la escuadra de Brast.

—Un poco mas al Oeste... dentro de un minuto estará arriba... mi mujer... pero ya se lo contaré á usted cuando suba... latitud 41° 12'.

—¡Basta diciendo que mi mujer cuando estaba á bordo del corsario que yo mandaba...

—¿A bordo de un corsario señor Oxbelly?

—Sí señor, quiso venir con mígo; yo la

dije que era imposible; pero no quiso escuchar la razón; vino á bordo, se metió en mi cámara, ocupó mi cama y dijo que allí estaría durante la navegación con el niño Guillermito.

—¿Cómo; ¿también trajo el niño?

—Sí señor, un niño de dos años muy hermoso, el cual siempre se refa cuando hacían fuego los cañones mientras su madre le tenía abrazos desde la escotera y la asomaba por la escotilla.

—Estraña que el señor Oxbelly le haya á usted dejado venir solo ahora.

—Yo le diré á usted, no sabía que me embarcaba; me cree en Londres con mi media paga.

—A estas horas ya lo sabrá y estará furioso, no lo du lo; pero esto quizá la ponga todavía más delgada, quizá la haga enflorescer y entonces habrá sitio en la cama para los dos, porque debo decir á usted que mi mujer es excesivamente gruesa.

—Pues usted no es fiaco.

—No; voy tendiendo un poco á la gordura; á un bon point como dicen los franceses.

—Pero mi mujer nunca ha creído que es gorda, yo no la puedo persuadir á que lo crea.

—Es la razón por que siempre reñimos. Ella dice que soy yo el gordo, y que ocupo toda la cama, y yo sé perfectamente que quien la ocupa es ella.

**Buques para servicios especiales**  
 Vapor «Urania». En tercera, Vigo.  
 Aviso «Giralda». En tercera, San Sebastián.

**Buques escuelas.**  
 Fragata «Asturias». En reserva segundo grado, Ferrol.  
 Corbeta «Nautilus». En tercera situaci6n, Ferrol.  
 Crucero «Lepanto». En reserva segundo grado, Cartagena.  
 Cañonero Torpedero «Proserpina». En reserva segundo grado si ha llegado a Cartagena.  
 Item «Ordoñez». En reserva segundo grado si ha llegado a Cartagena.  
 Guarda costas «Numancia». En reserva segundo grado si ha llegado a Cartagena.  
 Corbeta «Villa de Bilbao». En tercera Ferrol.

**Brigadas torpedistas y torpederos.**  
 Cádiz, en primera situaci6n.  
 Ferrol, en primera situaci6n.  
 Cartagena, en primera situaci6n.  
 Mah6n, en primera situaci6n.  
 Torpedero «Ariete». En primera, art. 12, Cádiz.  
 Item «Rayo». En primera, art. 12, Cádiz.  
 Item «Halc6n». En 1.ª, ferrol.  
 Item «Orici6n». En 1.ª, ferrol.  
 Item «Barcel6». En 1.ª, Cádiz.

**Buques en primera situaci6n.**  
 Guarda costas «Victoria». En primera, punto 4.ª, art. 1.ª, ferrol.  
**Buques en construcci6n y grandes carenas.**  
 Crucero de primera «Cataluña». En primera situaci6n, Cartagena.  
 Cañonero de segunda «General Concha». En primera, Cádiz.  
 Torpedero de segunda «Habana». En primera, ferrol.  
 Item «Azor». En primera, Cádiz.

### HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CLXXIV.

Inaugur6 la era de la navegaci6n cientifica, el ingl6s Jacobo Cook, que con su talento e intrepidez, logr6 salir de la humilde condici6n en que habia nacido, siendo elegido Capit6n de un buque que se envi6 al hemisferio austral para observar el paso de Venus por el disco del Sol, y desde entonces los sabios de todos los pa6ses, olvidando las guerras y antipatias nacionales, se coaligaron en inter6s de la ciencia, preparando sus c6lculos e instrumentos con suma actividad.

Cook, acompa6ado por los hombres m6s eminentes, tuvo que sufrir los fr6s nocturnos del cabo de Hornos y lleg6 a Taiti, isla ya descubierta por el navegante espa6ol Quir6s, en 1603, y visitada luego por el ingl6s Waly y por el franc6s Bougainville, que habia sido designada como el punto mejor situado para un observatorio.

Cook estableci6 con habilidad relaciones amistosas con los naturales, y dispuso lo preciso para la observaci6n, que con tanto inter6s se esperaba en todas partes. Chape rectificaba en California las observaciones hechas en Siberia. Gantli, desde la India, practic6 iguales estudios, y el m6s feliz 6xito coron6 la empresa en todas partes.

Pero mientras los otros sabios se conformaron con estudiar el cielo, Cook engrandeci6 los conocimientos geogr6ficos, descubriendo e recorriendo muchas y diferentes islas del mar del Sur.

Atrevido en sus ideas, con cuerpo de hieiro y alma de fuego, resuelto en la ejecuci6n e indomable en los reveses, reprimi6 las sublevaciones y pensando que el mal 6xito de las expediciones anteriores dependia en mucho de la defectuosa construcci6n de los buques, demast6 grandes para las costas y reduci6los para las largas navegaciones, se ocup6 en perfeccionarlos.

En Taiti hall6 pocas monta6as, los lianos cubiertos de cocoteros, pl6tanos, moreras y ca6as de az6car, playas abundantes en pesca, siendo apacibles y cultos los habitantes de la mayoria de las islas, 6 excepci6n de los de Nueva Zelanda, que aparecieron feroces y canibales. El reconocimiento de esta regi6n, que circunnaveg6 por completo, es el primero de los grandes descubrimientos de Cook.

Des de aqu6 el navegante ingl6s se hizo 6 la vela para Nueva Holanda, que reconoci6 ya en el siglo XVI, habia caido en el olvido, hasta el punto de poderse considerar ahora su encuentro como un descubrimiento.

Cook sigui6 su ruta, admirando las plantas y los animales de aspecto nunca visto que 6 su paso hallaba; atraves6 el estrecho que separa el continente australiano de la Nueva Guinea, descubierta en 1663 por el navegante espa6ol Torres, compa6ero de Quir6s; mas como siempre deseaba estar 6 la vista de tierra, var6 en uno de los numerosos bancos de coral que pueblan las costas de estas islas, y hubiera perdido sin remedio, si las mismas ramas de coral no hubieran cerrado la abertura que en el buque hicieron y que les fu6 ya imposible remediar por completo.

Luego de haber tomado posesi6n de Nueva Gales del Sur, volvi6 6 Inglaterri el 12 de Junio de 1770, habiendo dado la vuelta al mundo en dos a6os y once meses, habiendo perdido al regreso gran n6mero de tripulantes, v6ctimas del escurbuto. El naturalista Banks, que lo acompa6aba en este viaje, trajo ejemplares de arbustos y plantas sumamente raras, con los que se enriqueci6 la bot6nica.

La idea de que la Nueva Zelanda formaba parte de un gran Continente Austral, qued6 destrui da por este viaje de Cook, pero 6 pesar de 6stos, otros muchos navegantes persistian en su idea del Continente Meridional.

Decidi6se en vista de esto otra nueva expedici6n que lo investigara, y Cook sali6 con las fragatas *Resoluci6n* y *Aventurero*.

Inter6s y simpatias acompa6aban 6 Cook, que iba como representante de Europa 6 llevar la civilizaci6n las artes y el comercio 6 los pueblos incultos y 6 quien acompa6aban sabios de universal renombre, Banks, Green, Anderson, Forlens, Solander y otros, que formaban una especie de Academia en las dos fragatas, dedicadas 6 especulaciones cientificas. En este viaje encontraron molas de hielo de dos millas de extensi6n y 63 pias de altura y despu6s una masa continua y auroras boreales, adquiriendo el convencimiento de que all6 no existian tierras como no fueran muy distantes, permaneciendo 117 en el mar, sin ver tierra sino una vez.

En Nueva Zelanda dejaron carneros, cabras y hortalizas de Europa, para dar 6 los

naturales testimonio de sus buenas intenciones y de regreso 6 Taiti, Cook aprendi6 6 conocer mejor 6 los habitantes, asisti6 6 sus representaciones dram6ticas y se confirm6 en la buena opini6n que de ellos formara, 6 pesar de sus sacrificios humanos y de la barbarie de sus guerras.

A causa de su car6cter ben6volo entre ellos y para los extranjeros, denomin6 Cook islas de los amigos 6 un grupo de unas ciento, que se extienden por el tercer grado de latitud y segundo de longitud pobladas por gentes y naciones distintas, cuya capital es Tonga, descubierta por los holandeses en 1643, la describe como un jard6n de temperatura uniforme y susceptible del mejor cultivo, si hubiera manantiales.

Alli es el humo sacerdotil tan venerado como el Rey, hacen sacrificios humanos y tienen horror 6 la maledicencia.

Cook continu6 m6s de un mes navegando por el archipi6lago, determinado por anteriores viajeros, que llam6 Nuevas Hebridas, adelant6ndose despu6s hasta otras islas que llam6 de Sandwich; las m6s meridionales que hasta all6 se vieron, todas cubiertas de hielo, y despu6s de haber corrido m6s de 20.000 leguas m6s alla del cabo de Buena Esperanza, volvi6 6 Inglaterri 6 los tres a6os y diez y ocho d6as de su partida, en 1775.

Animados por estos ejemplos, algunos franceses habian armado en Bengala dos naves que, mandadas por Suville, exploraron los mares 6rticos, y descubrieron en ellos el pa6s de los Arsacidas; el Capit6n pereci6 ahogado, y aunque otros franceses siguieron sus huellas, los escasos resultados que obtuvieron, sirvieron para poner m6s de relieve el m6rito de Cook, que supo conservar la salud de sus tripulaciones.

Desechada la idea del gran continente austral 6 estar 6ste tan lejos que no tendria riquezas ni colonias, qued6 a6n la duda de si existiria alg6n paso al Noroeste y el gobierno ingl6s decret6 20.000 libras esterlinas a lo que lograra encontrarlo.

Ofreci6se Cook 6 hacer la investigaci6n, y cargados sus buques de ganados con que enriquecer las islas del Sur, se encontr6 de nuevo en el teatro de sus antiguas glorias, cuyos habitantes quedaron maravillados con sus regalos.

Sobre la busca del paso del Nordeste, la muerte de Cook, y las aventuras de Clarke ser6 objeto del siguiente art6culo, en el que tambi6n nos ocuparemos con la posible concisi6n de los viajes de Humboldt Dumont d'Urville y otros no menos c6lebres, de los cuales no es posible la omisi6n, trat6ndose de descubrimientos maritimos y de viajes cientificos, de los cuales se ha escrito tanto, siempre con el objeto de obscurecer las glorias de espa6oles y portugueses, cosa que los escritores extranjeros, aunque bastante apasionados en contra nuestra, no han podi6 conseguir, pues la verdad se abre paso como la luz del sol y no rebajar6 jams el m6rito de nuestros marinos.

#### Manuel D6az y Rodr6guez.

Madrid 23 de Agosto de 1904.

### DESDE SAN FERNANDO

Noticias de Marina.

Del crucero *Princesa de Asturias*, desembarcaron hoy los terceros condestables D. Jos6 Barrero Romero, D. Juli6n Marcos Raga, D. Francisco Fern6ndez Pastoriza y D. Rafael Garcia Morales.

Embarcaron en dicho buque los de igual empleo D. Luis Nya L6pez, D. Leopoldo Mart6nez y D. Manuel Mart6nez L6pez.

Ces6 en la situaci6n de excedente y embarc6 hoy en el *Princesa de Asturias*, el tercer condestable D. Andr6s de Arceos M6niz.

De Cartagena fu6 pasaportado para este Departamento el 2.º condestable D. Ricardo Romero.

Ces6 en la Succursi6n de la Farmacia Militar y pasa destinado al Hospital de San Carlos, el tercer Practicante D. Juan Arag6n.

Se expidi6 salvoconducto para que se traslade 6 Cartagena, el tercer Condestable D. Juan Espinosa.

Ingresa en la Secci6n, procedente de la Escuela de Instrucci6n, el tercero D. Juan P6rez Hidalgo.

Se desestima instancia de D. Juan Antonio Agust6n Luc6n, que solicitaba plaza de buzo.

Se dej6 sin curso y se devolvi6 al Comandante de Marina de Santa Cruz de Tenerife, instancia del Vigia de Sanf6rtes D. F6lix Leiva, que solicitaba la graduaci6n de Alf6rez de fragata.

Ingres6 en la factoria de vapor, procedente de Cartagena, el segundo maquinista D. Manuel Tapia.

#### En uso de licencia.

Hoy ces6 en su destino de Comandante de ingenieros y jefe del ramo en el Arsenal, el se6or ingeniero inspector de segunda clase don Pedro Su6rez y Coll, que ma6ana saldr6 para Madrid y Coru6a, en uso de dos meses de licencia.

Esta tarde se despidi6 del personal.

#### Los que viajan.

Ma6ana, en el expr6s, sale para Madrid el ordenador de Marina de primera D. Maximino Salguero, ex intendente del Departamento, que pasa destinado 6 las 6rdenes del ministro.

#### Revista de inspecci6n.

Se autoriz6 al intendente del Departamento para que pase una revista de inspecci6n 6 todas las oficinas administrativas del mismo.

En la de las oficinas de fuera del Arsenal, ser6 acompa6ado por el interventor y en las del Arsenal por el comisario del mismo.

San Fernando 24-9-04.

### Universidades hispanoamericanas.

Universidades libres.—Plausible iniciativa.—En Santiago de Galicia.—Nuestro apoyo.

En el importante diario *La Ley* de Catamarca (Rep6blica Argentina), leemos el interesante art6culo que transcribimos:

«Una circular que tenemos 6 la vista, suscrita por el Sr. Gobernador Rueda, residente en Buenos Aires, amplia el proyecto de la iniciativa que surgi6 en Espa6a para fundar en la hist6rica Salamanca una Universidad hispano-americana tendiente 6 estrechar a6n m6s los enlaces de afecto entre espa6oles y americanos.»

«Esa ampliaci6n estriba en proponer en que en vez de una, sean dos las Universidades 6 crearse, teniendo la segunda su Sede en la ciudad de Santiago de Compostela, y abogando porque ambas est6n desligadas de toda imposici6n oficial con programas lib6rrimos que respondan 6 la ampliaci6n de los conocimientos adquiridos 6 que se cursen en ellas hasta el doctorado todas las carreras, ampliando 6 la vez

la Escuela normal, de Veterinaria 6 Industrias dotadas con Laboratorios qu6micos y aparatos completos que nada dejen que desear.»

«Somete y recomienda al patriotismo de sus correligionistas, los gallegos residentes en las rep6blicas hispano-americanas, 6 que presten apoyo al proyecto, iniciando una suscripci6n de que se encargarian los se6ores c6nsmes. Como se ve por la opini6n de la prensa, la nuestra no puede por menos que ser incondicionalmente favorable, ya se contraiga 6 un solo establecimiento 6 6 los dos, penetrados de las ventajas que aportar6n 6 la juventud estudiosa adquirir un caudal de conocimientos que condiga en con lo que aconseja la ciencia y progreso modernos en pr6 de la civilizaci6n y la humanidad.»

«Por nuestra parte, ampliando esta plausible iniciativa, agregaremos que en el Comit6 encargado de fomentar la uni6n con las naciones latinas de Am6rica, reza en su programa la fundaci6n de una Biblioteca Hispano Americana donde se encuentren surtidas en la pura lengua de Cervantes las principales obras cientificas de toda Europa.»

«Altas personalidades americanas que han sido consultadas 6 este respecto han acogido con entusiasmo la empresa y s6lo resta que el periodismo de todos los pa6ses del habla espa6ola, secunde con empe6o tan noble prop6sito, como desde luego lo hace el colega argentino *La Ley*».

### Guerra ruso-japonesa.

#### Desarme de dos cruceros rusos.

Paris 24.

Un despacho de Shanghai, recibido por la Agencia Havas, dice que 6 instancias del c6nsul de la Gran Breta6a en aquel punto, ser6n desarmados los cruceros *Askold* y *Grossni*.

A6ade que el almirantazgo ruso ha dado 6rdenes semejantes para el desarme del *Diana*, que se encuentra en Saig6n.

#### Detalles de un combate.

Saig6n 24 (Recibido el 25.)

En el combate del d6a 10 el crucero *Diana* recibi6 un balazo bajo la linea de flotaci6n. Otro d6o muerte 6 un oficial y tres soldados 6 hiriri 6 23.

#### Pretensiones de Rusia.

Paris 24.—Recibido el 25.

El peri6dico *Le Temps* publica un despacho de San Petersburgo en el que se dice que el Gobierno ruso quiere que el Jap6n se comprometa con las naciones neutrales 6 respetar 6 los buques mercantes rusos para evitar en Shanghai que se reanuncen los sucesos ocurridos en Che Fu.

### El trust del carb6n en Espa6a

Seg6n leemos en un diario de Gij6n, hace meses que el diplom6tico espa6ol se6or conde de Pradere, gestiona en Paris la constituci6n de una gran Sociedad, con capital de 200 millones de francos, denominada «Trust del carb6n espa6ol», cuyo objeto ser6 la fusi6n de todas las Sociedades y entidades que tienen minas de carb6n en explotaci6n en Espa6a, 6 fin, no s6lo de obtener mayores rendimientos para los productores de carb6n, sino abaratar el producto para el consumidor y hacer producir las innumerables y buenas minas de carb6n que en Espa6a existen y que no son explotadas por falta de capitales, obteni6ndose con 6sto que dejemos de ser tributarios, en este importante punto para la industria espa6ola, de Inglaterri, pues s6lo es que m6s de la mitad del carb6n que se consume en Espa6a es importado de aquella naci6n, cuando contamos con yacimientos hulleos capaces no s6lo de producir todo el consumo necesario al pa6s, sino para exportar cuanto se nos pidiese.

La idea del trust del carb6n, dice el colega de referenci6n, ha si6o perfectamente acogida por cuantas Sociedades y particulares se dedican 6 esta industria, y desde ahora puede considerarse como un hecho la formaci6n de la Sociedad, por cuanto se han recibido adhesiones de mayor n6mero de productos del n6mero de toneladas exigidas en el proyecto para constituir la Sociedad, y en breve se celebrara en Paris, creemos que por principios de Octubre, el acto de la constituci6n del Comit6 provisional que ha de correr con todo cuanto sea necesario para obtener que dicho proyecto se convierta en realidad con la formaci6n de la gran Compa6a Carbonifera espa6ola, en cuyo Comit6 han aceptado puestos las personalidades m6s condecoradas en el mundo financiero y otras compet6simas en la explotaci6n de minas hulleas.

### Informaci6n de Marina

La Real orden relativa 6 los jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada, de la que ya nos hemos ocupado, dice lo siguiente:

1.º Que se recuerde 6 los Jefes y Oficiales de la Armada que se encuentran en situaci6n de supernumerario, la ineludible obligaci6n de participar trimestralmente 6 la Direcci6n del Personal el punto de residencia en que se encuentra el d6a 1.º de cada trimestre natural, expresando la fecha en que empezaron 6 usar de la citada situaci6n.

2.º Que los Jefes y Oficiales que se encuentran en situaci6n de supernumerario sin sueldo y no den cuenta en 1.º de Enero del a6o pr6ximo venidero, ser6n dados de baja con arreglo 6 lo prevenido en las Ordenanzas generales de la Armada y art6culo 21 del Decreto de 9 de Abril de 1833; y

3.º Que se publique esta disposici6n en la *Gaceta de Madrid* para todos los efectos legales.

Se han dictado las siguientes reales 6rdenes:

Concediendo pr6rroga de cinco a6os en el cargo de Comandante de la provincia maritima de Tarragona, 6 contar desde la fecha en que tom6 posesi6n, al Capit6n de fragata D. Gabriel Guervo y Loureiro; concediendo la situaci6n de supernumerario al Teniente P. Rogelio Bieza; disponiendo que en el crucero *Princesa de Asturias*, concediendo la excedencia voluntaria al Teniente de navio D. Jos6 Fita Palanca y nombrando para relevarle en la Ayudantia del distrito de Villajoyosa al de igual empleo D. Enrique Cuzn6n, concediendo tres meses de licencia por enfermo al Comandante de Infanteria de Marina D. Fulgencio de Pazos y Vela Hidalgo; idem la cruz de segunda clase del M6rito naval con distintivo blanco, sin pensi6n al Teniente de dicho Cuerpo D. Teodoro Sol6, como autor de la obra *Instrucci6n del recluta*, Estudio gr6fico del 6rden abierio.

Promoviendo 6 su inmediato empleo al Ingeniero Jefe de 2.ª clase D. Antonio del Castillo y Ayala, que continuar6 prestando sus servicios en el Arsenal de Cartagena; y restando sin cubrir la vacante de Ingeniero Jefe de 2.ª clase por no existir Ingenieros primeros.

Nombrando Jefe del Negociado del Material de la Intervenci6n del Departamento de Cartagena al Contador de navio de primera clase D. Emilio Briones, en relevo de igual empleo D. Francisco Romero, que deber6 quedar en situaci6n de excedencia forzosa.

Se ha dispuesto que los segundos M6dicos de nuevo ingreso D. Antonio Navarro y Fern6ndez y D. Felipe Rodrigo y Lavín, que por anteriores disposiciones tenian que hacer respectivamente su presentaci6n en los Departamentos de Ferrol y Cartagena, lo efect6en el 1.º, en el Departamento y el 2.º, en el de Cádiz.

Ha sido nombrado Ayudante personal del Comandante general de la Escuadra de Instrucci6n D. Joaqu6n Lizaga, el primer Teniente de Infanteria de Marina D. Jos6 M. Lizaga y Baralt.

### Firma del Rey

Han sido firmados por S. M. los siguientes decretos:

De Gobernaci6n.—Concediendo el t6tulo de ciudad 6 la villa de Eida (Alicante).

I dem honores de jefe superior de Administraci6n 6 D. Jos6 Ruiz Arenas.

De Guerra.—Concediendo la gran cruz de San Hermenegildo al General de brigada D. F6lix Baltr6n de Lis.

Designando para el mando de la zona de reclutamiento de L6rida al Coronel de Infanteria D. Francisco de Fl6ritz.

Idem 1.º del regimiento de reserva del Bruoch al Coronel de Infanteria D. Jos6 Iruamendi.

De Marina.—Disponiendo que el Contralmirante D. Jos6 R6mos Izquierdo, cese en el Cargo de Capit6n General del departa-

tamento maritimo de C6diz, y nombrando para sustituirlo al Contralmirante D. Juan Vini6gra, que estar6 en su destino de igual clase de El Ferrol.

### PORTUGAL

Esciben de Lisboa 6 la Agencia Fabra: «En los C6rculos pol6ticos se sigue comentando la reciente visita de dos horas hecha por el Rey al Sr. Luciano de Castro, Jefe del partido progresista, por suponerse que en ella debi6 tratarse algo de la marcha pol6tica. Los Cortes se abrir6n el 29 y el Sr. Castro ha solicitado de sus amigos, pares y Diputados, que no falten en sus respectivos puestos.»

La salud del Sr. Castro, muy mejorada por fortuna, es un factor importantisimo dentro de la pol6tica portuguesa, teniendo, por muchos estilos la representaci6n que tuvo el Sr. Sagasta en la espa6ola.»

### Ultimos telegramas

La persecuci6n de los «apaches».

Barcelona 24.—Recibido el 25.

El c6nsul de Francia, en esta capital, manifiesta no tener noticias oficiales ni particulares, de la llegada 6 Barcelona de un jefe de la pol6tica francesa para limpiar de «apaches» la capital.

La huelga maritima de Marsella.

Marsella 25.

Durante toda la ma6ana el trabajo se halla completamente suspendido en todos los muelles.

No ha ocurrido, sin embargo, ningun incidente lamentable.

Cruceros rusos desarmados.

Londres 25.

Comunican de Shanghai 6 *The Times* que los buques rusos *Askold* y *Grossni* han sido desarmados.

### SUCESOS

«Infraganti».

Ayer fu6 detenido en la porteria de la casa de los se6ores Garcia Calamarte, el timador Juan P6rez Fern6ndez (a el «Sinto Negro», en el momento de pretender apropiarse un paraguas que all6 habia.

Incendio.

En la calle de Almansa, n6m. 2, se inici6 un incendio, siendo dominado sin grandes p6rdidas.

Atropello.

En el paseo de Luchana, un tranv6a atropell6 6 un se6or llamado D. Pedro Hern6ndez, produci6ndole algunas heridas y contusiones, de las que fu6 curado en su domicilio.

Aunque el hecho ocurri6 anteayer, las autoridades no han tenido conocimiento de 6l hasta la ma6ana de ayer, no obstante haber sido presenciado el atropello por el guardia Miguel Bala6a, que ha si6o puesto 6 disposici6n del Juzgado, por no haber denunciado el hecho inmediatamente.

Denuncia.

El abogado fiscal su d6o de esta Audiencia, D. Joaqu6n Aznar, denunci6 al notario D. Eduardo del Castillo, por haber distraido 5.000 pesetas que le fueron entregadas para pagar los derechos reales de una herencia.

Muerte repentina.

En uno de los lavaderos establecidos en el paseo del Pacifico, ha sido hallado el cad6ver de una mujer, llamada Maria Pilar Barrios, de treinta y seis a6os de edad.

Parce que se trata de una muerte repentina.

Ca6da de un tranv6a.

Al apearse ayer tarde de un tranv6a en la calle de Argensola el inspector de los tranv6as Francisco Mata, lo hizo ca6er con mucha fuerza, que fu6 arrollado por otro tranv6a que venia en direcci6n contraria.

El inspector result6 con dos costillas fracturadas y erosiones en diferentes sitios del cuerpo.

Despu6s de asistido en la Casa de Socorro del distrito de Buenavista, ingres6 el herido en grave estado en el Hospital de la Princesa.

### NOTICIAS

Nuestros suscriptores de Madrid que se ausentan durante los meses de verano, recibir6n el DIARIO DE LA MARINA, sin aumento de precio en el punto 6 donde se trasladan, con s6lo que se sirvan dar 6 esta Administraci6n el oportuno aviso.

### Administrador

se ofrece para fincas r6sticas y urbanas, prestando toda clase de garantias.

Dar6n raz6n en la Administraci6n de este peri6dico.

En un bote construido de un inmenso tronco de 6rbol, ha llegado 6 Lisboa, navegando desde Australia, por la via del cabo, el Capit6n canadiense Woss Azores, arrojado navegante que parti6 de Londres.

Participa el Gobernador de C6diz, que 6 los dos y media de la tarde de ayer fund6 en aquel puerto, procedente de Portsmouth, la fragata de guerra alemana *Moltke*, escuela de Guardias marinas, de 2.800 toneladas, 14 ca6ones y 470 tripulantes.

En el balneario de Cestona ha fallecido, despu6s de pertinaz dolencia, el Sr. D. Francisco Retortillo, hermano de la marquesa del Mu6i.

Era el finado muy conocido de la alta sociedad madrile6a, de excelentes prendas personales y por su inteligencia y caballerosidad, gozaba de grandes simpatias.

Accediendo 6 indicaciones del embajador de Francia, se han reiterado 6 la Junta de Obras del puerto de Valencia las 6rdenes para que active la tramitaci6n de la liquidaci6n de las obras de los diques exteriores de dicho puerto.

El Negociado de informaci6n del Ministerio de E-tado est6 editando un cat6logo de agricultores, comerciantes e industriales espa6oles, para repartirlo gratuitamente en el extranjero.

En este cat6logo no s6lo pueden inscribirse los exportadores en p6ginas especiales, sino que pueden figurar gratuitamente en las listas respectivas con s6lo escribir 6 dicho Centro, enviando los antecedentes que quieran consignar.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 16 de Agosto saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor Alfonso XIII, directamente para Habana y Veracruz.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Agosto saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor Montevideo, directamente para New-York, Habana y Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Agosto saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor Antonio López, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra.

El día 16 de Agosto saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor M. L. Villaverde, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife.

Línea de Filipinas.

El día 16 de Agosto saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor Isla de Panay, directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Agosto saldrá de Barcelona, el 3 de Valencia, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor León XIII, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor M. L. Villaverde, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife.

Línea de Fernando Poo.

El día 25 de Julio saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor San Francisco, para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

GRAN SASTRERÍA

JOSÉ CORTÉS

Uniformes civiles y militares. Capas bordadas, última novedad. Libreas y amazonas. Abrigos para señoras. Precios económicos.

Calle de Hita, núm. 9, principal. MADRID

Influencia del poder naval en la Historia.

FOR A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JACOME

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

VIGÉSIMA EDICIÓN, 1904.

GUÍA COMERCIAL DE MADRID Y SU PROVINCIA

Publicada con datos del ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BAILLIERE)

Edición corregida y aumentada con los datos correspondientes a todos los pueblos de la provincia.

CONTIENE: Monarquía Española — Real Cédula — Consejo de Ministros. — Cuerpos Colegiados: Senado. — Congreso de los Diputados. — Cuerpo Diplomático: Español. — Extranjero. — Consejo de Estado. — Ministerios: De Estado. — De Instrucción pública y Bellas Artes. — De Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas. — De la Gobernación. — De Gracia y Justicia. — De la Guerra. — De Hacienda. — De Marina.

MADRID. — Índice de los habitantes de Madrid por orden alfabético de apellidos, con la indicación de su profesión.

MADRID. — INDICADOR DE TODAS LAS PROFESIONES, comercio e industria, por orden alfabético, con orden metódico de los que las ejercen y sus señas.

MADRID. — INDICADOR DE LOS HABITANTES residentes en cada casa, por orden alfabético de calles, con indicación de las profesiones que ejercen.

PROVINCIA DE MADRID. — También contiene todos los pueblos de la provincia de Madrid, con la indicación del número de habitantes en cada uno, distancias a la cabeza de partido, estaciones del ferrocarril, estaciones de telegrafos, cartas, así como nombre y apellidos de todos los habitantes, con indicación de las profesiones, comercio e industria que ejercen, y el mapa de la provincia.

Sección de Anuncios, tanto nacionales como extranjeros, de gran importancia y utilidad para el público en general.

Finalmente, un índice alfabético completo de la provincia por orden alfabético.

Precio 3 ptas. — En provincias: 5.25.

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE & HIJOS, Plaza de Santa Ana, n.º 10, Madrid, y en las principales de provincias.

ASTILLEROS DEL NERVION

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.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Diario de la Marina. Año XXXVI Madrid, 18 Agosto 1904. Dos ediciones. Includes a table with columns for 'IMPRESIONES', 'Ecos navales', 'Pasatiempos', 'SUCESOS DE ALC. DEL VALLE', and 'MILITARES Y PRECIOS CONVENCIONALES'.

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS

RIO DE LA PLATA

Salidas quincenales de Vigo. Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER VIGO

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS MARITIMOS Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CESTILLO, número 93, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas módicas en las Secciones INCENDIOS Y MARÍTIMO FLUVIAL

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.

Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo. Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.

Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay.

SUBDIRECCIÓN GENERAL: PENINSULA Y BALEARIS

Calle del Arenal, número 26, principal, Madrid.

ANTONIO ESNAOLA

FABRICANTE DE ARMAS DE FUEGO

Despacho: 18, Plaza del Angel, 18, principal.—MADRID



Una de las casas más antiguas de España y la más surtida en toda clase de armas de fuego. Posee una magnífica colección de los sistemas más generalmente conocidos en escopetas, carabinas de tiro y de aire comprimido, pistolas, revólvers y bastones escopetas de gran alcance y precisión.

Los envíos se hacen á todos los puntos, á solicitud de compradores, previo pago de su importe, garantizando el buen resultado de los géneros y pudiendo devolverse siempre que no estuviesen satisfechos, para cambiar por otros de igual calidad y de su valor equivalente.

PRECIOS PARA LOS SUSCRIPTORES DE ESTE PERIÓDICO

Revólvers Smith, los de 20, 25 y 30 pesetas á 15, 20 y 25.—Fundas de charol becerro, de 3 pesetas, á 2,50.—Cordón pelo de cabra, de 1,25 pesetas y 1.—Caja de 25 cartuchos, á 3 y 3,50 pesetas.

Embalaje, guía del Gobernador y facturación gratis.

Especialidad en revólvers Smith reglamentario para el Ejército, Marina, Orden público y todos los demás Institutos armados.

AVISO IMPORTANTE.—Hay algunas casas y varios individuos que se dedican á dar á plaza mensual; pero éstos son de clase más inferior que los que ofrece esta casa.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

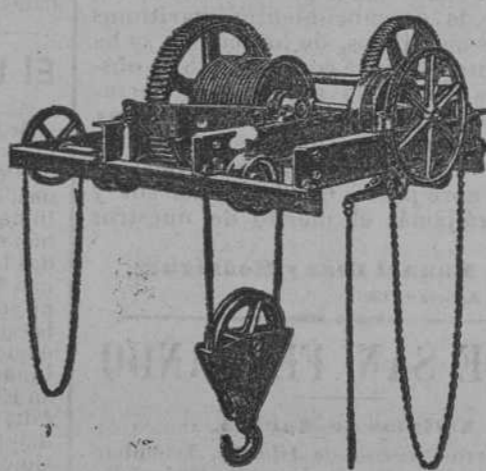
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTAÑÓN, 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, CÁNONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, STÜETTER, AMETRALADORAS Y MISIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPANÍA

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 C.º Id.-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 Eakmeals y Eynston.



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas

BILBAO, Gran Vía, 29.

Especialidad: Instalaciones de talleres para construcción de buques, talleres mecánicos de todas clases.

Grandes existencias de máquinas y herramientas de precisión.

Novedad: Herramientas neumáticas para talleres mecánicos y labrar metales en general.

Pídanse detalles y catálogos.

CHOCOLATES FINOS

CAFÉS AROMATICOS

VENANCIO VAZQUEZ

DESPACHO, CUATRO CALLES

Advertisement for 'Nuevo Motor Benz' and 'Richard Gans' engines. Includes an illustration of an engine and text describing its features: 'La fuerza motriz más económica', 'Referencias de primer orden', 'Sin caldera ni gasómetro', 'Motores BENZ a gas común, á gasolina y á alcohol', 'Motores eléctricos y dinamos', 'RICHARD GANS, Príncipe, Madrid'.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, BILJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURGOS.

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

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

Advertisement for 'Tarabe de Digital' and 'G. GELIS & COMPTE'. Includes text: 'Tarabe de Digital de Alcolea de las Torres', 'G. GELIS & COMPTE', 'Fábrica de Digital de Alcolea de las Torres', 'Empleada con el mejor oxido', 'El mas eficaz de las Farfingoras contra la Anemia, Clorosis, Esplenismo de la sangre, Debilidad, etc.', 'Fábrica de Digital de Alcolea de las Torres', 'Fábrica de Digital de Alcolea de las Torres'.

Compañía de Cementos Baditanos, S. A.

ANTES MARCA LAVALLE

FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND

— Puerto Real (Cádiz). —

Depósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Poo.

Los Cementos producidos por esta Compañía se emplean con los resultados más satisfactorios, según certificados que obran en nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obras respectivos por la Compañía Trasatlántica; Constructores Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadalete; Sociedad Hidráulica Andaluza; Compañía de Construcciones y del Fer-Betón; Asilo de San Ignacio de Loyola (en construcción); Colegio de las Escuelas del Sagrado Corazón de Jesús (en construcción); Obras de la Marina; Compañía de Electricidad de Sevilla (Córdoba); La Electricidad del Guadalquivir (Andaluz); Fábrica de Fluido Eléctrico La Compañía (Linares); Minas: La Osa, El Huevo y La Luz; Sociedad de Oceanografía (Sevilla); Obras de los Puertos de Cádiz, Algeciras, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; La Compañía (Burgos) y otros.