

Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.383

Redacción y Administración

Madrid, Miércoles 13 de Septiembre de 1905

Diario de San Bernardo, 19

Dos ediciones diarias

NO PUEDE DURAR

Apenas terminadas las elecciones de diputados, que han sido un verdadero desastre moral para el Gobierno, se habla ya de la confección de los presupuestos, a fin de presentarlos en cuanto se abran las Cortes y legalizar la situación económica antes de finalizar el año.

La prepotencia del plazo se aprovecha como pretexto para no introducir modificaciones en los presupuestos parciales de gastos vigentes, con objeto de abreviar los debates, sacrificando a esta aspiración puramente de interés particular de partido el perfeccionamiento de los servicios públicos, que con tanta urgencia reclama la conciencia nacional.

Nos parece que se equivoca de medio a medio el jefe del Gobierno y que vive fuera de la realidad, si cree que la discusión de los presupuestos se va a facilitar tan sólo porque se presenten con ligeras variantes los actuales; esto, a lo sumo, podrá ahorrar estado y trabajo a los ministros, pero no evitará las discusiones, mucho más, si como presumimos, algunas oposiciones que se consideran agravadas por la manera con que han sido tratados sus candidatos en las elecciones, adoptan temperamentos de obstrucción que ya se anuncian, lo cual, según se dice también, ha causado alguna alarma en el Gobierno, hasta el punto de que se ha pensado ya en modificaciones ministeriales a fin de conjurar el peligro.

Todo, por tanto, induce a pensar que lo único que se va a lograr con los propósitos económicos del Gobierno, es aplazar un año más la reconstitución de los servicios, cosa que para algunos de ellos, como es el de la defensa marítima, determinará un mayor estado de ruina, que no podrá menos de aumentar las dificultades para su reconstitución cuando se intente de veras, si es que alguna vez llega a suceder, que ya lo vamos dudando.

En 1903 anunció solemnemente el señor Sivola que al año siguiente se presentaría el proyecto de Escuadra, a fin de ponerlo por obra en 1905, en ese año estamos, y ya se anuncia que lo poco que en tal concepto se haga se propondrá el año próximo, a fin de que pueda en 1907 empezar a realizarse, y lo más probable, dada la carencia de convencimiento en nuestros decorados políticos, de la necesidad de la defensa naval para España, será que el proyecto de la renovación de la flota se reduzca, por la actual situación gobernante, a paliativos contra-productivos que, como hasta aquí, no satisfagan a nadie y tengan por resultado nuevos y más demolidores aplazamientos, que traigan consigo la ruina completa de este servicio de la defensa del país.

Auso en el entretanto, o cuando eso haya ocurrido, puede suceder que surja algún conflicto internacional, a los que tan expuestos estamos por nuestra situación geográfica y proximidad al continente africano, y entonces, aturdidos por el golpe, querremos por arte de ensalmo crearnos en un momento el poder naval que nos es necesario, y cometeremos de nuevo la torpeza de gastar dinero inútilmente al tratar de hacer en unos cuantos días lo que es obra de muchos años de preparación y de conservación, y que sólo se consigue con labor perseverante y gastos graduales, paulatinos pero sin interrupción.

Y entonces, sucederá lo que siempre acontece a los improvisados, que esos derroches inoportunos no evitarán ni los fracasos, ni los desastres, ni lo que es tal vez peor, las mutilaciones del territorio y las venganzas nacionales.

No es una imposición de las circunstancias lo que fuerza al Gobierno del Sr. Montero Ríos a no estudiar las necesidades de los servicios públicos para satisfacerlas en los nuevos presupuestos, variando en ellos las cifras que rigen actualmente. Nada de eso. Lo que ocurre es que el Gobierno del Sr. Montero Ríos, y bien claro lo pone en evidencia su programa electoral, carece de orientación tanto en la política interna, como en la exterior, en la económica y en la marítima. El Sr. Montero Ríos ha venido al poder a satisfacer una vanidad senil, pero no a gobernar a España, para lo cual falta a la vista que ni tiene condiciones, ni hace nada por aprovechar las de los hombres que dentro del partido liberal pudieran suplirle, auxiliándole en una labor que está por encima de sus facultades.

Poco tiempo ha de pasar sin que se evidencie cuanto decimos y sin que se deshaga una situación de nepotismo político que no puede durar, por los graves riesgos a que expone con su improvisada conducta los más caros intereses del país.

ALEMANIA

EJERCITO Y MARINA

En todas las naciones modernas, la diaria correspondencia íntima unión de militares y marinos no existe. Los ejércitos de tierra y mar en que unos y otros están llamados a servir, tienen procedimientos de instrucción y métodos de combate completamente distintos, excepto en lo que se refiere a los principios generales de la guerra, que unos y otros han de llevar a la práctica.

Ambos servicios, el terrestre y el marítimo, viven separados, lejos el uno del otro, sin conocerse, sin elementos para apreciar recíprocamente las dificultades de sus respectivos deberes profesionales.

El Emperador de Alemania no quiere que los oficiales del Ejército y los de la Marina vivan sin conocerse y como extraños los unos a los

otros; y para evitar los graves inconvenientes de ese alejamiento, ha dispuesto que todos los años veiate primeros tenientes o tenientes del ejército embarquen en un buque de la Escuadra activa, durante un determinado período de tiempo.

Diez y siete primeros tenientes o tenientes son agregados a uno de los cuatro destacamentos de marineros artilleros durante dicho período de tiempo y después a los buques de la Escuadra, de maniobras hasta que se disuelva esa fuerza naval.

La mayor parte de dichos oficiales son elegidos entre los más brillantes de la Academia de Infantería; y por su parte la Marina destina oficiales a los diversos cuerpos del ejército, pudiendo comprobarse desde luego los buenos resultados de tal sistema.

Hace diez años, apenas si la literatura alemana se ocupaba de cuestiones marítimas, hoy se discuten con apasionamiento, y la prensa militar siempre está tratando temas de marina, demostrando la influencia de las operaciones marítimas y la supremacía naval en la dirección de las guerras modernas.—X.

Catástrofe en Nueva York.

Paris 12.

Telegramas recibidos en Nueva York den cuenta de una horrible catástrofe.

Un vagón del ferrocarril aéreo Metropolitano cayó a la calle por efecto de un descarrilamiento, aplastando en su caída a varios transeúntes, y otro quedó colgado, desde donde lanzaban gritos y pedían socorro los aterrados viajeros que lo ocupaban.

Ante el temor de que éste cayese también, todo el mundo huyó, temiendo ser aplastado, sin prestar auxilio a los ocupantes.

Después, tras de esfuerzos con grandísimo trabajo, se consiguió salvarlos, dedicándose luego a socorrer los heridos del vagón caído, asegurándose que el vagón suspendido en el espacio, cayera también.

Las astillas del vagón formaban una masa horrible con los cuerpos destruidos, viéndose brazos, piernas y cabezas seccionadas, saliendo de esta masa informes lamentos y gritos desgarradores.

Se han recogido 11 muertos y 50 heridos, 10 de éstos muy graves.

La gente que acudió ayudó a los agentes a conducir los heridos a las Casas de Socorro.

Los adoquines, manchados de sangre en gran cantidad, marcaban el sitio de la caída del vagón.

La impresión es muy profunda en la capital.

De Marruecos.

El ministro alemán.

Paris 12.

Cuando termine su misión en París el señor Von Rosen, se trasladará a Berlín para dar cuenta al canciller Bälou de las negociaciones y acuerdos concluidos.

Se dirigirá luego a Marruecos, para tomar posesión del cargo de ministro plenipotenciario. Será nombrado delegado de Alemania en la Conferencia internacional, y le acompañará como agregado un jurista.

Se dice en Berlín que una vez terminada la Conferencia, el Sr. Von Rosen no permanecerá representando a su país en Marruecos, sino que será ascendido a otro puesto diplomático más importante.

El programa de la conferencia.—Los diplomáticos de Tánger.—Gestión colectiva.

Paris 12.

Los ministros alemán y francés Rosen y Reveil han continuado hoy el estudio técnico del programa de la conferencia.

Dicen de Tánger que el cuerpo diplomático prepara una gestión colectiva pidiendo al sultán que imponga las medidas necesarias para asegurar la paz pública.

EL PUERTO DE VIGO Y LA ARGENTINA

Al fin, y gracias a gestiones particulares, ha sido el puerto de Vigo el elegido como de escala para los vapores rápidos subvencionados por la República Argentina, según comunican los telegramas siguientes:

Buenos Aires 12.

Por las gestiones de D. Martín Echegaray, hijo de Vigo, ante la Cámara de Diputados, se decidió fuese sustituido el puerto de Lisboa por el de Vigo, para percibir la fuerte subvención que se concede a los vapores rápidos.

Interesaría ahora que el Gobierno español concediese franquicias al puerto y comunicaciones rápidísimas con París.

Vigo 12.

De la Argentina telegrafían que la Cámara de Diputados votó una fuerte subvención a la Compañía de vapores que haga viajes rápidos, en trece días, entre Buenos Aires y Vigo. La noticia ha producido muy buen efecto.

Mucho nos felicitamos de esta decisión de la Cámara de diputados de Buenos Aires, que revela gran afecto por España y verdadero interés de estrechar los lazos de unión entre aquella República y la antigua metrópoli, que aun, con gran conveniencia para ambas naciones, sigue nutriendo a aquella como a los demás Estados Americanos con la sangre de sus hijos, conservando así dentro de la gran nacionalidad española que se halla constituida por todos los diferentes pueblos de nuestra estirpe y de nuestra patria que existen en el mundo, sea cual fuere el continente en que se hallan asentados y la distancia, que los separa, el espíritu de la Madre Patria.

No menos merece el reconocimiento de España, el digno hijo de Galicia Sr. D. Martín Echegaray, a cuyas gestiones y trabajos se debe una decisión tan conveniente para España y para Galicia, y el Gobierno de

nuestra Nación debe expresárselo distinguiéndolo por una recompensa que lo aliente, pues nunca mejor ocasión se presentará para ello.

Pero sobre todo, el Gobierno debe reflexionar ante un hecho que pone de manifiesto de modo tan evidente la importancia del puerto de Vigo como natural desembarcadero en Europa para las procedencias del Atlántico, acerca de la necesidad urgente en que España se halla por conveniencia propia y decoro internacional, de ligar a Vigo con comunicaciones rápidas a la frontera francesa, a fin de que el pasaje procedente de América encuentre facilidades para trasladarse por tierra al Centro y Norte de Europa, en cuyo caso todo el desembarco con preferencia en Vigo, evitándose más días de navegación.

Desde hace años, venimos sosteniendo la conveniencia de poner en comunicación a las rías gallegas con la frontera francesa por medio del ferrocarril de la costa, pues no sólo será la ventaja para Vigo, como puerto de escala, sino para toda aquella región, la más apta de España en lo que se refiere a la creación y desarrollo de las industrias marítimas, y para ser uno de los emporios del mundo de la navegación mercante.

Pero lo repetiremos una vez más. Para eso se necesita que los gobiernos españoles tengan una orientación definida en la política económica internacional, y como consecuencia una política marítima, cosa de que hasta ahora ni el Gobierno español se ha preocupado.

Selecciones.

Los del montón.

Preciso es, estos días, prescindir de leer periódicos o apéndice con las enormes listas de ilustres desconocidos que salen a luz con motivo de la contienda electoral.

No hay medio de encontrar interés a esas columnas de cerrada yosa, cuya monotona es desahogada para el público en general, que sabe de sobra que entre tanto congreso será difícil que se arregle la cosa pública.

Mientras dura este verdadero sarampión electoral, es inútil tratar de enterarse de lo que pasa en el mundo; menos que eso, de lo que sucede en España y que no se relaciona poco ni mucho con las elecciones.

Y de seguro que habrá muchos asuntos de gran interés general que pasan desapercibidos, efecto de esta manía de ocuparse los periódicos de asuntos personales.

Hay quien para entretenerse, sin renunciar a su costumbre de leer el periódico, en vez de agrupar por colores políticos a los representantes del país en el inmediato Congreso, los coloca por afinidad de apellidos, poniendo juntos los Buencos, los Arroyos, los Ríos; otros agrupan los Blancos, los Morenos, los Rubios, y cuando se les acaba la serie la emprenden con los Ruz, los Fernández, los López, los Sánchez, los García.

Si hubiera necesidad de agruparlos por sus planes o proyectos de regeneración social y política, sería imposible, porque no abundan las capacidades reconocidas.

Verdad es que para ser legislador no hacen falta en nuestro país condiciones muy sobrepuestas; y así salen las leyes, tan ininterpretables que una misma sirve para conceder o negar tal o cual derecho, según la interpretación del picapleitos Fulano o el leguleyo Zutano.

Ya no hay que hablar de grandes problemas, ni de salvadoras soluciones. El parlamento no sirve para eso, sino para que se den a conocer las grandes nulidades nacionales.

Muchos años hace que están sobre el tapete los mismos problemas y jamás se resuelven, lo cual demuestra que no hay quien les clave el diablo.

Pero en cambio, cuántas posiciones políticas y parlamentarias conquistadas a fuerza de discursos! La retórica nos pierde y si, como tenemos oradores, dispusiéramos de estadistas, España sería la primera nación del mundo.

Pero no la es, que diría un tribuno del montón; lejos de eso, es la última o la penúltima, y cada vez hay menos regeneradores públicos y más ex-ministros.

En otros tiempos, cuando no había restricciones y el ser diputado no daba derecho a nada, se escogían los buenos políticos y los buenos gobernantes, donde los había. Hoy no se puede hacer eso, y es preciso escoger unos y otros en el montón parlamentario.

Y ¡qué montón!

Abel Imart.

Desde Melilla.

En el comercio de Melilla, ha producido bastante pánico la noticia de que una importante casa francesa ha obtenido autorización del Rogu, para establecer una factoría en la Mar Chica.

Hay quien asegura que en breve llegará un importante cargamento de azúcares, té y otras mercancías, dando comienzo enseguida las transacciones y cambios de productos entre la citada casa francesa y los marroquíes.

Si la factoría se establece, el comercio que mantiene Melilla con los moros fronterizos desaparecerá por completo, y por lo tanto, la miseria y escasez se ensañarán de esta plaza.

Urge que el Gobierno adopte energías medidas que pongan coto a los caprichos y manejos de algunos desahogados comerciantes.

Por su parte, el gobernador militar Sr. Segura, parece que está dispuesto a no consentir lo que traman determinados comerciantes franceses y su protegido Muley Mohamed, vulgo Rogu.

Iguales condiciones trata de hacer éste, en Cabo del Agua, o sea frente a nuestras islas Chafarinas.

No hay día que de llevarse a la práctica tales proyectos, se aécian graves sucesos en el Norte de Marruecos.

En el vapor Sevilla, que ayer regresó de Chafarinas y por la noche zarpó para Alhucemas, y el Peñón, llegó conduciendo a esta plaza un moro que en el primer punto citado se le ocuparon gran número de cartuchos.

Las kábilas del Gualoya están aterrorizadas ante el anuncio de la llegada del Rogu.

Muchos moros abandonan sus aduares, dirigiéndose a esta plaza.

Estos temores, nacidos de los deseos manifiestos del pretendiente, de que aquéllas apronten hombres y dinero para proseguir la insurrección.

Los moros se han llamado a engaño, y ya dujan hasta de que el Rogu sea el auténtico Muley Mohamed, hermano del Sultán, como desde que se inició la insurrección, aquél se viene haciendo llamar.

Vorosos en qué paran estas ansias de dinero que revela el famosísimo Rogu.

Se anuncia para en breve, la llegada de una división de la E. cuadra española.

Movimiento revolucionario en el Japón

Contra el Gobierno.

Paris 12.

En Tokio, las secciones provinciales del partido progresista votan el orden del día contra el Gobierno.

Calma aparente.—Graves rumores.

Roma 12.

La Tribuna ha recibido un telegrama de Tien-Tsin, fechado ayer, diciendo que los desórdenes de Tokio sólo han cesado en apariencia. Los periódicos de Tien-Tsin han recibido noticias que indican la posibilidad de que los patriotas excitados cometan atentados aislados. Se ha dicho que toda la familia de Komura ha sido asesinada.

Más desórdenes.

Paris 12.

Telegramas de Oská referentes a Tokio dicen que el meeting de ayer provocó desórdenes. Hubo 40 heridos. Los balcones estaban enlutados y con banderas a media asta.

El Gobierno dimitte.

Londres 12.

Un telegrama de Tokio dice que el Gobierno ha presentado su dimisión al emperador. El Mikado no la aceptó, pero por ganar tiempo. Créese que el Gobierno será derrotado en la primera sesión parlamentaria.

NUESTROS SUCESOS EN FILIPINAS

Grandes fraudes en Manila.

Según los periódicos americanos de Manila, el mayor Mc. Carthy, que se halla investigando los asuntos relacionados con el «Water Transportation» ha descubierto grandes fraudes que se han venido efectuando en el indicado departamento desde la ocupación de Manila por las fuerzas de los Estados Unidos.

Dícese que estos fraudes ascienden a más de un millón de dólares y que en cuanto termine la investigación serán procesados muchos de sus empleados, quienes pasarán una temporada en la cárcel de Bilibid.

El departamento de transportes de aguas tiene en la actualidad alquiladas de unas 25 a 40 lanchas, por las cuales paga ocho céntimos oro por tonelada, diariamente. La mayoría de estas lanchas tienen asignadas en los libros de 300 a 450 toneladas y durante años se ha venido pagando alquiler bajo esa base.

El mayor Mc. Carthy, sospechando que el tonelaje asignado en los libros no fuera exacto, se dirigió a la aduana con el fin de confrontar el número de toneladas de registro y al efecto ha hallado una diferencia grandísima.

Se ha estado pagando por una lancha pfa. 4.000 oro anuales, de más del tonelaje que desplaza y así por todas las demás.

Vías de comunicaciones.

El ministro de Obras públicas parece decidido a llevar adelante, a todo trance, su propósito de facilitar y abaratar los transportes.

Al efecto, trata de mejorar el servicio ferroviario tratando de todo lo posible los trabajos de la conferencia ferroviaria.

Sin negar la decisiva influencia que ha de tener la conferencia en todos los órdenes de la producción nacional, preciso es no forjarse ilusiones.

No sólo hay que pensar en la facilidad de los transportes por vía firme o terrestre, sino preocuparse también de la vía de agua, que es la más barata, la más cómoda y la más eficaz.

En otros países, estos mismos problemas que ahora nos preocupan se estudian, no exclusivamente por el lado ferroviario, sino también por el fluvial y el marítimo.

Cuanto más canales y vías de comunicación de agua tenga un país mayor será el desarrollo de su producción y de su industria.

En España hay grandes cursos de agua, pero muy pocos canales; y aun cuando es cierto que la orografía peculiar de nuestra patria opone grandes dificultades a la organización de un buen sistema de comunicación fluvial, no es menos cierto que nada se ha intentado en ese sentido.

La Península ibérica es susceptible de explotar en gran escala, pero hace falta, ante todo, y sobre todo, que los productos de la tierra y las manufacturas puedan tener acceso a los grandes mercados del mundo.

Eso, sólo se consigue facilitando y abaratarando los transportes en gran escala, por donde están los medios de conseguirlo?

Las ponencias, los informes, los estudios, los dictámenes de la conferencia ferroviaria no los suministrarán. Hace falta más, estudiar un plan completo de vías navegables.

Bélgica, Francia, Alemania, los Estados Unidos consiguen facilitar y abaratar los transportes por el bien entendido sistema

de vías terrestres y fluviales, que lleven el movimiento productor e industrial del centro a la periferia y viceversa.

Las tarifas son parte esencial en el problema de los transportes, pero no son todo; y aquí se pretende resolver el magno problema de los transportes solamente con la modificación de tarifas y el mejoramiento del servicio ferroviario.

Mejor es comenzar a construir el edificio por los cimientos que no por el tejado, sin perder de vista que el producto español, si puede competir en calidad con el similar extranjero, lucha sin ventaja en cuanto llega al problema del transporte.

Vale la pena, por consiguiente, que estas cuestiones que de un modo tan directo afectan al porvenir del país, se planteen bien y se desarrollen con método.

Canalicemos los ríos, combínese los transportes fluviales con los ferroviarios y lo demás quedará resuelto por sí mismo; mas para ello es preciso mucha constancia y mucho dinero.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CDXXVII

Entre las reflexiones que sugieren las noticias de la batalla naval de Taushima, podemos decir que este grandioso combate no ofreció caracteres nuevos que merezcan mención especial. Los rusos, según hemos visto, lucharon con valor, pero sin resultados; pues su habilidad artillera resultó sumamente inferior a la de los japoneses, que hacían un grandísimo número de blancos con sus enormes cañones de 30 centímetros, y también los proyectiles de éstos fueron de mucha mayor eficacia. Fué también notable la habilidad demostrada por los japoneses al manejo de los torpederos y torpedos, lo que ha contrastado mucho con los malos resultados que dieron éstos al principio de la guerra, demostrando lo mucho que han conseguido con el estudio de los últimos dos meses, y lo que les ha enseñado la práctica y la experiencia.

Al decir de los japoneses, estaban los rusos poco preparados para rechazar el ataque de los torpederos y torpedos durante la noche. En el primer período de obscuridad usaron los proyectores eléctricos, con los que se defendieron, pero tenían la desventaja estos mismos proyectores de determinar la situación de los buques grandes. Como ejemplo de habilidad táctica de los japoneses, puede asegurarse que estaba tan bien estudiado el plan de combate y cuanto ocurrir pudiera durante su desarrollo, que sus divisiones tenían envueltos a los rusos en un círculo de fuego, de que no pudieron salir a pesar de los repetidos esfuerzos que hicieron para lograrlo, porque cualquier buque que se abría en la línea enemiga se llenaba en seguida, ó con buques mayores ó con destroyers.

Un combate naval de esta importancia ha de ser objeto de estudios y controversias, y es posible que las descripciones hechas hasta el día adolezcan de omisiones importantes; por eso vamos a trasladar aquí opiniones de personas respetables, conocedoras de esta clase de asuntos.

El capitán de navío Sr. Mahan manifestó en un artículo que extractamos, lo que sigue, a lo que añadimos nuestras propias ideas.

Recuérdese que los rusos eran numéricamente superiores en acorazados, pero decididamente inferiores en cruceros acorazados. Estos últimos son precisamente acorazados de segunda clase, es lo cuales, la potencia artillera y la coraza protectora se han sacrificado con objeto de ganar en velocidad y repuesto de combustible.

En torpederos también eran superiores los japoneses, en proporción por lo menos de tres ó cuatro a uno. Estas eran las condiciones respectivas de fuerza material, que antes del encuentro no podían calificarse a base de la incertidumbre que existía acerca de la capacidad relativa de los oficiales y tripulaciones que iban a luchar. Lo conocido con anterioridad, favorecía indudablemente en este punto a los japoneses, y precisamente así lo ha demostrado el resultado; pero como antecedente, los oficiales de marina por lo menos, sabían lo mucho que pudo haberse adelantado por los rusos en tantos meses de viajes, interrumpidos por los prolongados descansos en fundaderos poco frecuentados de que habíase gozado Rodjstvensky.

Con estos antecedentes, las dos flotas se encontraron en el estrecho oriental de Taushima. El combate empezó de día; dos diversas referencias marcan que el primer tiro se disparó a las dos de la tarde, y como se desarrolló próximamente en igual latitud a la que tiene Norfolk, no mucho más al Sur que nosotros, las recientes observaciones hechas en Nueva York nos dicen, que el combate de día debió durar unas cinco horas, desde las dos hasta las siete y media. Esta consideración se refiere directamente al empleo de los torpederos.

Seguramente se pensó que Togo, en vista de su debilidad relativa en acorazados y del considerable número de torpederos que contaba el Japón, que enviaría algunos a atacar en pleno día con la esperanza de echar a pique uno ó dos acorazados con un sacrificio que bien podría soportar su país.

Si como se ha asegurado, el almirante ruso formó una segunda columna hacia la banda en que se encontraba el enemigo, con los cruceros más veloces, tal vez lo hiciera con la idea de contrarrestar el primer ataque de los torpederos, de modo que se encontraron con buques capaces, al igual que los acorazados, de echar a pique estos asaltantes, dejando los acorazados para mayor empeño. Esta disposición habría sido, des-

de luego, lo correspondiente a la idea de un ataque de día, indicado por Togo, y si el almirante ruso tuvo esta razón para adoptarla, no era de tener que esta columna ligera se desordenara e introdujera la confusión en la principal de combate. La situación es perfectamente corriente en la historia naval, y si eran los grandes buques los que atacaban en vez de cruceros o torpederos, no tendrían más que concentrarse á sotavento por los intervalos de los buques de su propia flota.

Tal como dice el parte oficial, Togo no hizo nada al principio ni durante algún tiempo para enviar sus torpederos al ataque, lo que indica que los torpederos no debían exponerse en pleno día, aún siendo numerosos. Tampoco esperó á que llegara la noche para emplearlos. Entró en él de golpe y después de haber madurado sus disposiciones y repetida su famosa señal empezó el combate con la artillería, continuando cerca de dos horas. La primera indicación de torpedos que nos encontramos, es la del comandante del «Nakhimoff», que participó (según dice), que noventa minutos después de haber empezado el fuego, sintió un choque, después del cual el buque se sumergió rápidamente, sin que se mencione que hubiera próximo á él torpedero alguno.

La ida á pique del «Borodino» se atribuyó aparentemente al fuego de cañón, en la completa relación dada por el teniente de navío de la torre de proa; pero hace mención también de otro ataque de un torpedero al obsecracer, cuando el buque estaba hundido, ataque corroborado en el parte japonés; el buque desmantelado, por varias horas de un fuego concentrado y certero, recibió el golpe de gracia por el ataque del torpedero, cuando la quinta flotilla avanzaba, haciendo la señal de vamos á dar el último empuje. Este ataque á la cabeza de columna, aceleró la confusión en que cayeron los rusos y fué tal el desorden, que facilitó el ataque de los buques ligeros. Es verdad que los japoneses resultaron con ventaja teniendo en cuenta la composición de su flota, hábilmente combinada para la flexibilidad de movimientos.

Iniciada la confusión se aumentó ésta con el envío de los torpederos, porque los buques, perdida su formación y su moral, aumentaron el desorden.

En el combate del mar del Japón, la aproximación de la noche dió á los torpederos la doble oportunidad de la obscuridad y de tener enfrente un enemigo acorbillado y deshecho; pero parece demostrarse que el efecto decisivo del combate lo produjo la Artillería, y los destroyers tan sólo hicieron allí el papel asignado á la Caballería en las batallas, cuando se la lanza para completar la derrota y el desorden contra el enemigo, que se retira, para destruirlo del todo. Los barcos que echaron entonces á pique los japoneses debieron considerarlos como suyos. El movimiento envolvente de los buques japoneses demuestran su movilidad y su número, y lo que siguió tiene los caracteres distintivos de la persecución ó caza de una Escuadra que huye en desorden, combates aislados, capturas, encuentros parciales y seguir la buena máxima de no abandonar al enemigo que huye, mientras queden fracciones que puedan ser alcanzadas y deshechas.

Resumiendo; quedó demostrada la superioridad japonesa en instrucción y en práctica, y sigue considerándose al acorazado y al cañón como el principal elemento para la guerra naval. Los acorazados rusos rechazaron dos veces los ataques de las flotillas de torpederos, aun estando muy maltratados; pues hay que considerar que lo delicado de la constitución del torpedero, que no es sino una caja de máquina, y lo escaso de su combustible, no lo hacen á propósito para grandes combates de alta mar, sino para defensas de costas en aguas nacionales, y si aquí se utilizaron fué por haberlos tenido resguardados en tierra hasta que el mar abonanzó; la acción local del torpedero es ofensiva, pero sus funciones deben ser absolutamente defensivas.

Nada se dice todavía del empleo de los submarinos en este combate; esta clase de buques no están todavía en disposición de ser empleados como arma de guerra y habrá de pasar mucho tiempo hasta llegar á su perfeccionamiento, que si llega á obtenerse, concluirá con toda clase de acorazados.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 9 de Septiembre de 1905.

DE SAN SEBASTIAN

Audiencia en Miramar.—Las elecciones.—Para los pobres de Andalucía.—Atropello.

San Sebastián 12.

La familia real ha recibido en audiencia á los Sres. Morry del Val, D. Pablo Alzola y á los ministros de los Estados Unidos, México y Argentina.

El Sr. Mellado dió cuenta al rey del resultado oficial de las elecciones y de los sucesos de Valencia.

El ministro ha dicho que reconoce que la mayoría es pequeña, pero el Gobierno está satisfecho, porque ello demuestra la legalidad de la elección.

Mellado y Pidal conferenciaron sobre elecciones.

Los Sres. Maura y Dato pasaron para Bagneres de Luchón. En la estación les saludaron sus amigos.

Mañana, en el sudexpres, se espera en San Sebastián al Sr. Moret.

El gobernador envió al Sr. Montero Ríos cincuenta y un mil pesetas, producto de la suscripción y fiestas á favor de los pobres de Andalucía.

El Sr. Montero Ríos remitirá dicha cantidad al arzobispo de Sevilla, para que la distribuya en los pueblos necesitados.

El automóvil del Sr. Vargas Machuca atropelló en Pasajes á un empleado de la casa Garnier, dejándole en grave estado.

Créese que morirá.

El Sr. Vargas fué á Rentería en busca de un médico por no haberlo en Pasajes.

LOS MARINOS MERCANTES ESPAÑOLES EN FILIPINAS

El Sr. D. Juan Macleod, á nombre de la Asociación de Navieros de Filipinas, ha presentado á la Comisión Civil americana una Moción en contra del proyecto de ley, excluyendo de la navegación en buques de cabotaje á maquinistas, capitanes, pilotos y patronos que no sean filipinos ó norteamericanos.

Esta Moción dice así:

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS DE FILIPINAS Manila, I. F., 24 Julio, 1905.

Honorable Luke E. Wright, Gobernador general de las Islas Filipinas.

Manila, I. F.

Señor: Aprovechando la oportunidad de habérselo autorizado galantemente para presentar por escrito mis argumentos en favor de que se permita á aquellos extranjeros que hasta aquí han navegado como oficiales de buques en aguas de Filipinas, bajo certificado de servicios, como se prescribe por el Acta núm. 780, con el fin de que continúen en dicha capacidad, me permito confirmar, en primer término, todo cuanto tuve el honor de exponer ante la Honorable Comisión en la sesión pública del 20 del actual.

Después, considero de mi deber negar la imputación de que existía empeño mancomunado por parte de los navieros de la localidad de excluir á los americanos del empleo como oficiales de sus buques. Y de nuevo me permito exponer que el hecho, por parte de los navieros, al emplear españoles y filipinos casi en su totalidad, como oficiales de sus buques, fué y es simplemente por tratar con justicia á aquéllos á quienes debían gratitud por haber servido tan lealmente durante la época más difícil de Agosto de 1898 hasta principios de 1900.

No es sola á la gratitud de los navieros á la que son acreedores; también lo son de la gratitud del Gobierno de los Estados Unidos, que encontrándose con la oportunidad de poder aprovechar los servicios de aquéllos, se encontró en situación de demostrar ante el mundo que á pesar del estado de insurrección existente, primero contra los españoles desde Agosto de 1898 hasta Febrero de 1899 y desde entonces contra el Gobierno de los Estados Unidos hasta que fué finalmente dominada la insurrección, el cabotaje de las islas no llegó á interrumpirse un solo día. Sería completamente superfluo llamar la atención de la Honorable Comisión sobre los valiosos servicios que además prestaron durante las operaciones militares en el transporte de tropas y su ministros.

En los primeros días de Septiembre de 1898, cuando el general Otis, con arreglo á un «modus vivendi» establecido para afrontar las condiciones existentes permitió la concesión de Filipinas, estos hoy llamados «extranjeros», arriegando sus vidas, salieron del puerto de Manila bajo pabellón americano, y desde entonces habilitaron al Gobierno de los Estados Unidos para que con éxito mantuviese sus comunicaciones comerciales por todas las islas.

En esta época no existían disponibles capitanes, oficiales ó maquinistas americanos, ni se ha registrado un solo caso de presentación de cualquier americano de buena fe, en solicitud de un puesto en el cabotaje, antes de fines del

año 1900, y dudo que hubiera alguno ni aún antes de 1901. Sólo existían ocho ó nueve filipinos con certificaciones como capitanes y oficiales, y todos se hallaban con empleo en las diferentes empresas navieras. Mientras tanto, una mayoría de los maquinistas primeros, empleados en dichas compañías, eran españoles, varios eran filipinos, componiéndose los segundos maquinistas de españoles y filipinos casi en igual número y siendo los terceros maquinistas todos ellos por completo filipinos.

Parace lógico, en conclusión, que donde quiera que se hayan prestado valiosos y leales servicios con riesgo de vidas, no sólo sean merecedores á un justo y equitativo reconocimiento, sino á especiales consideraciones; y de ahí que, en mi concepto, los que han prestado servicios son tanto más acreedores á la gratitud del Gobierno de los Estados Unidos que á la de los navieros.

Los navieros tuvieron expuestos á contingencias la salvación y productivo empleo de sus buques; el Gobierno tuvo asimismo en riesgo su reputación administrativa ante la faz del mundo, y estos marinos pusieron ambas á salvo. Tongo la seguridad de que estos servicios han sido tanidos en cuenta al ser redactada el acta número 780, por la que se autoriza la expedición de certificados á todos aquellos oficiales que hubiesen servido en los buques por dos años bajo pabellón americano. La enmienda hecha después para la admisión de aquéllos que habiendo estado prestando sus servicios aquí antes de la toma de Manila, en 13 de Agosto de 1898, se encontraron ausentes disfrutando de vacaciones entonces y que regresaron después para hacerse cargo nuevamente de sus puestos fué, sin duda alguna, hecha como medida de equidad y como reproducción de otra ley idéntica dictada por el Gobierno español en 1895, enmendada también más tarde por otro decreto posterior, por la cual se permitió á los maquinistas extranjeros, empleados con anterioridad, continuar el servicio que prestaban. La Compañía Transatlántica tiene hoy dos ó tres maquinistas ingleses á su servicio bajo estas condiciones.

Permitímese reproducir aquí una parte del report hecho por D. Cosme de Churrus, don León Teus y por mí, como representantes de los navieros de las islas Filipinas, referente á la petición dirigida al Gobierno para que se modificase el Acta 780, cuyo report lo fué hecho á Mr. W. Morgan Shuster, á saber:

«Desemos hacer constar aquí de un modo expreso que los navieros de estas islas han tenido y tienen siempre el deseo de realizar todo el esfuerzo posible para incitar á los filipinos á la navegación, y los únicos ocho ó nueve capitanes y oficiales filipinos con nombramiento, están todos empleados por las diferentes empresas navieras. No debe serle desconocido, que así como es sumamente fácil obtener «maquinistas filipinos para cubrir las plazas» descompeadas por maquinistas españoles, ha sido muy difícil obtener oficiales de cubierta «de confianza, para, así y todo, confiar en que, con tiempo, paciencia y adecuada tutela, podría instruirse á un número de ellos suficientes para cubrir las necesidades de la flota de cabotaje á medida que vayan ocurriendo vacantes, siendo nuestra opinión que dicha tutela no podría «concederse á otros que á aquéllos que entienden su idioma, y sus costumbres, esto es, á los españoles.»

Desde que expuse mis argumentos ante la Honorable Comisión civil el 20 del actual, tengo entendido que se han venido haciendo esfuerzos para demostrar que los capitanes, oficiales y maquinistas españoles han venido sosteniendo un balanceo, con el asunto de su nacionalidad, primero obteniendo certificados de servicio como español, y después, al descubrir que al no haber sido registrados en el tribunal de registro, quedaban considerados como que adoptaban la nacionalidad del territorio filipino, se valieron de esta ventaja para obtener certificados filipinos.

Se ha manifestado después que la mayoría de ellos nunca han tenido la intención de llegar á ser ciudadanos americanos y oposición á esto se dijo finalmente que ninguno de los españoles había hecho su declaración ante un tribunal de registro, pero que todos lo hicieron así, sin excepción, ante su cónsul. Como yo he estado constantemente viviendo entre esta gente y en mi puesto de gerente de la Compañía Marítima y hoy de secretario de la Asociación de Navieros, he estado en contacto íntimo con ellos durante los años que comprende el objetivo de esta discusión, me encuentro en condiciones de negar todo intento por parte de ellos de haber obrado de modo clandestino; al primer artículo de la orden general núm. 59 dada en 27 de Octubre de 1899 por la oficina del gobernador militar de los Estados Unidos en las islas Filipinas, y el segundo artículo de esta orden provee, como medio de interpretar lo prescrito en el tratado, que los registradores de la propiedad de los distritos Norte y Sur de la provincia de Manila, y los presidentes de los consejos municipales del territorio fuera de dicha provincia y dentro de la Isla de Luzón, eran los designados para que ante ellos pudieran presentarse declaraciones en que se manifestase la intención de conservar lealtad á la Corona de España, y en las islas que constituían el distrito militar de Visayas se encomendaba la ejecución de esta orden á los registradores ó otros tribunales de registro con arreglo á lo que dictábase el comandante general del distrito, etc.

Merece que la Honorable Comisión acuda á los registros de los Registradores de la Propiedad de los distritos Norte y Sur de la provincia de Manila para ver si en ellos se ha practicado alguna anotación de registro. Me inclino á creer que muy pocos de los oficiales marinos del cabotaje hicieron la declaración que prescribe dicho orden, pues sólo cuando fué traducida y publicada en los periódicos españoles de la localidad, lo fué tan posteriormente á la toma de Manila, que no atrajo la atención de aquéllos, y estoy seguro que todos ó casi todos ignoraban la existencia de dicha provisión. El primer cónsul general español, Sr. Marinas, poco después de su llegada á Manila publicó un aviso solicitando de todos los españoles que quisieran conservar su nacionalidad se registrasen en el consulado, y según tengo entendido, todos los españoles con quienes he hablado, éste fué el único medio conocido por ellos para conservar su nacionalidad.

Cuando dicho aviso consular fué publicado, no habiendo aprobado ni existían en vigor leyes relacionadas con la situación de los buques filipinos ó servicio de cabotaje, y muchos, ignorando cuál sería su situación futura, se inscribieron en el consulado con objeto de conservar alguna clase de nacionalidad, pues, usando una frase común no querían que lasse «entre la espada y la pared».

Es una verdad que en una de las ocasiones periódicas, cuando pasaron los «sustos» para aquéllos que abogaban por una ley que impidiese el empleo de extranjeros, un abogado, que sabía algo de leyes, pero no todas, indicó, é indudablemente acertadamente por ello, que no inscribiéndose en el consulado español, tendrían opción á los mis nos derechos que un filipino, y tal vez uno ó dos, con este consejo, obtuvieron certificados. Pero esto ni constituye un crimen, ni justifica la imputación hecha de que venían sosteniendo un balanceo con la cuestión de nacionalidad.

En virtud de todo lo expuesto, solicitado de la Honorable Comisión permita á aquellos capitanes, oficiales y maquinistas que hasta hoy hubiesen venido ocupando puestos con arreglo á lo prescrito en el Acta 780 y sus adicionales, ó enmiendas, que continúen en lo futuro como hasta aquí. Si se concede á nuestro alegato, la Comisión puede estar segura de que sus actos de justicia, equidad y reconocimiento de servicios pasados serán con gratitud apreciados por los que obtienen el beneficio de ello, así como por los navieros todos de las Islas Filipinas. Sometido respetuosamente,

J. T. MACLEOD Secretario.

Ceuta, puerto comercial.

Aunque me califiquen los amables lectores de terco y sermoneador, yo no he de dejar por eso de repetir hasta que me oigan los sordos, que para llegar á ser y hacer algo en Marruecos, es absolutamente necesario, preciso, indispensable, que no consideremos al Gobierno, sea éste cualquiera, como providencial pasase que nos ha de suministrar todos los elementos necesarios para llegar á esta finalidad. Bueno y conveniente es que nos ayuden un tanto los poderes públicos, ya que tenemos el derecho de exigirlos como contribuyentes, pero oíránme, es mucho mejor que practiquemos el Self Made Man inglés.

Es necesario hacer una vigorosa campaña para despertar la soñolienta iniciativa privada, especie de marmota en letárgico estado letárgico, y apoyarla en todas sus manifestaciones, por insignificantes que nos parezcan, siempre que estén encaminadas al fomento de los intereses españoles en este país.

Hay que dejar de var los asuntos con ese criterio microscópico y egoísta, propio de pequeños colectividades, que nos inclina al escapismo, cuando no á dificultar las empresas más entusiastas y patrióticas, porque su realización suponga beneficios más ó menos cuantiosos en favor de Fulano ó de Zutano.

Zutano y Fulano no deben pensar para nada en nuestra opinión; deben ser para nosotros unos entes abstractos, sin encarnación determinada. Si sus ideales llevados á la práctica pueden contribuir al engrandecimiento de la Patria, madre común de todos, ¿por qué nos han de amargar los beneficios directos que para unos pocos resultan, si nosotros, los muchos, los todos, vemos nuestro amor propio nacional halagado, al ver la prosperidad de nuestros «compatriotas y á la par á la Patria engran teñida».

Aunemos, pues, todas nuestras fuerzas, y con ellas y nuestro entusiasmo apoyemos toda idea feliz, venga de donde viniere y beneficie á quien pudiere, con tal de que directa ó indirectamente contribuya á sacarnos del marasmo en que yacemos y de vida y prosperidad á pueblos y ciudades, como la culta Ceuta, tan digna de mejor suerte.

El comercio de harinas va tomando cada vez más incremento en Marruecos. En años de carestía en la producción agrícola, la importación llega á cantidades nada despreciables. Monopolizar este negocio sería para España un paso más en el camino de nuestra preponderancia aquí. Barcelona, Málaga, Méjila, y sobre todo Ceuta.

ta, están en excelentes condiciones para traducir el hecho en afirmación, y lo demostraré. De datos que tengo presentes, resulta que en 1898-1897, fueron importados en Marruecos, tierra, 78 568 quintales métricos de harina con un valor de 2.514.728 pesetas. En esos dos mismos años entraron en nuestras plazas norteafricanas inclusive Ceuta, 34.766 quintales métricos de harinas francesas y americanas, cuyo valor fué de 1.026.183 pesetas y 14.832 quintales métricos de harinas españolas (procedentes de fábricas del Estado), cuyo valor ascendió á 456.504 pesetas. Total, 126.166 quintales métricos de harinas, por valor de 4.006.415 pesetas.

Hoy esas cifras están muy distanciadas de la realidad, puesto que en los ocho meses de este año y según cálculos que tengo por muy exactos, han sido importados en los puertos de Marruecos más de 100.000 quintales métricos de harinas; y según todas las probabilidades, en los diez meses que faltan para la próxima cosecha no se consumirá menos del doble de esa cantidad. Es decir, trescientos mil quintales métricos de harina, cuyo valor, en números redondos, pasa de diez millones de pesetas. Bastan esos números para darse exacta cuenta de la magnitud de este negocio y de la importancia que para el porvenir y progreso de Ceuta tendría su acaparamiento.

Ahora bien; en Barcelona existen gran número de fábricas de harinas, cuya maquinaria supe-ra en perfección á las mejores de Marsella y Trieste, algunas de ellas sin movimiento desde que en el fatídico año 1898 perdimos los últimos restos de nuestro imperio colonial, y con ellos un seguro mercado para la producción nacional. El propietario de una de estas fábricas que se decidiera á instalarse en Ceuta, reuniría el capital muerto que la paralización de su industria le supone. Las ventajas que la plaza africana le puede ofrecer, no las podría hallar en parte alguna, y son, entre otras, las siguientes:

La evidente posición geográfica de Ceuta le permitiría en primer lugar una importantísima reducción en los fletes, que de Marsella á Tánger cuestan á 20 francos tonelada.

Cualquiera casa a naviera aceptaría el transporte desde Ceuta por la mitad de esa suma y aún por menos.

En Marsella se paga por término medio cinco francos diarios á los jornaleros minoteros. En Ceuta, sin tener á huelgas, se encontrarían individuos hábiles que se darían por muy satisfechos con un jornal de dos ó tres pesetas.

Admitidas en favor de Ceuta estas dos positivas ventajas sobre sus concurrentes y descontado que la importación de trigo del Mar Negro ó de otras procedencias, no satisfaría derechos por ser puerto libre, ó se conseguiría fácilmente lo que hasta ahora no ha podido obtener Barcelona, esto es, la devolución de derechos al fabricante que justificara la reexportación manufacturada de la primera materia, ¿no es evidente que la realización de esta idea, que no es un sueño ni mucho menos, proporcionaría grandes ventajas á esa plaza y al que la llevara á cabo?

Por ser fuente de regeneración y positivas ventajas y contener un desquite del tiempo que hemos perdido en proyectos más ó menos quiméricos, creo que no faltará quien estudie el asunto con cariño y detenimiento.

Farid.

Tánger 4 de Septiembre de 1905.

LA «GACETA», DE HOY

SUMARIO

Ministerio de Hacienda.—Real decreto restableciendo los derechos de importación señalados en la ley de 14 de Marzo de 1904 á los trigos y sus harinas.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden disponiendo se comunique á las Diputaciones provinciales de Cáceres, Ciudad Real, Guadalajara, Palencia, Teruel y Toledo las adjuntas plantillas, que han de regir en las respectivas Escuelas Normales de Maestras, así como en la de Maestros de Toledo.

Otras disponiendo se anuncie á concurso de traslado una plaza de profesor numerario de la sección de Ciencias, vacante en la Escuela Superior de Maestros de Jaén, y otra en la sección de Letras de la de Murcia.

Otra admitiendo la renuncia que del cargo de presidente del tribunal de oposiciones á escuelas de niños ha presentado D. Eduardo Vincenti, y nombrando para el referido cargo á D. Eduardo Sana y Escartín.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—Reales órdenes resolutorias de expedientes sobre condonación de multas impuestas á la compañía de los ferrocarriles andaluces.

Otras disponiendo se ojeanten por administración las obras de carreteras y caminos vecinales que se expresan.

Otra autorizando á los ingenieros jefes de los servicios de Obras públicas para que propongan el nombramiento, con carácter temporal, de los Ayudantes de Obras públicas que, hallándose en situación de supernumerarios, soliciten auxiliar los trabajos que se hallan emprendidos.

Otra redactando en la forma que se expresa el artículo 129 de las instrucciones reglamentarias

73 FOLLETÓN DEL «DIARIO DE LA MARINA»

LA SALAMANDRA

NOVELA MARÍTIMA

LIBRO SEXTO

inconcebible atención, porque creían percibir una vela. ¡Una vela! Szaffye sobre todo fijaba allí sus miradas con una constancia obstinada, porque empezaba á sentir lo horrible de su posición.

En el momento del naufragio, por una previsión inconcebible, se había provisto de una sustancia muy alimenticia concentrada en un pequeño volumen (carne de venado magerada, seca, con azúcar; los indios en sus largas cacerías no llevan otras provisiones: con una onza de esta sustancia por día hay bastante para alimentar á un hombre robusto, aunque haga un violento ejercicio), por cuyo medio había escapado hasta entonces á los tormentos del hambre. Pero sus medios de vida disminuían. Perdía la esperanza de ver arrojada la balsa sobre

la costa de Africa por las corrientes, porque el viento había soplado tan fuertemente de tierra que debían estar muy distantes: así que con una expresión de alegría que no puede describirse, gritó:—¡Una vela! ¡una vela!

Esta frase mágica ¡una vela!, penetró hasta el corazón de los moribundos: los ojos apagados se reanimaron; los heridos se levantaban, aunque con trabajo, y volvían sus débiles miradas hacia el sitio que designaba Szaffye. Unos juntaban las manos, otros reían á carcajadas, y algunos fueron bastante felices para poder llorar. Esta frase ¡una vela! fué como un bálsamo consolador, que se extendió sobre sus heridas, calmó sus dolores y les hizo olvidar hasta el hambre.

La esperanza vino á extinguir todos los odios, y todos los sentimientos violentos se borraron á este pensamiento. Estos hombres, antes tan crueles y feroces, se buscaban, se acercaban, se daban las manos y se abrazaban lanzando gritos delirantes de alegría que salían del fondo del alma; algunos en una postración completa no podían tomar parte en esta embriaguez general; sus camaradas les gritaban acodiéndoles.

—¡Nos hemos salvado, marineros, una vela!

—¡Dios mío, sí ¡una vela!

Pablo y su padre cambiaron una mirada sublime, y se abrazaron con un placer mu-

tuo y profundo. Aíse, anómada, soñaba en un adormecimiento nervioso que se manifestaba por bruscos estremecimientos. No oyó nada.

¡Una vela!... Esta palabra fué repetida, cantada, murmurada, gritada con júbilo, con delirio siempre creciente, porque distinguiéndose cada vez más el buque salvador, se vio bien pronto resplandecer á los rayos del sol el velamen de una fragata.

¡Oh! ¡qué momento tan grato de exaltación aquí, cuando cesó toda incertidumbre, y cómo fué acogida por mil voces sonoras esta señal de salvación! ¡Cómo estos marineros antes indiferentes, duros é ímpios, se sintieron penetrados de un reconocimiento religioso que les innadó! ¡Pobres gentes! su alma ulcerada por largos sufrimientos no podía contener una felicidad tan grande; su alegría rebosó y experimentaron la necesidad de explayarse en expresiones de gratitud y amor.

Al instante algunos bretones se pusieron á entonar un alegre cántico á nuestra señora del Buen Socorro.

—¡Poneos de rodillas, hijos!—dijo Pedro.

Y todos se arrodillaron con fervor. Aquellos ojos ardientes se humedecieron con dulces lágrimas, y era un cuadro sublime el que presentaban aquellos hombres pállidos y macilentos juntando sus manos trémulas y descarnadas para dar gracias á Dios por este socorro inesperado.

¡Qué majestuosa era la simple oración de aquellos hombres intrépidos, que, elevándose en medio de las olas, parecía saludar al sol naciente como la aurora de aquel bello día! Parecía reconocer un presagio divino en la brillantez de este astro luminoso que disipaba las sombras de una noche oscura, como la felicidad y la calma iban á extinguir hasta el menor recuerdo de sus horribles tormentos.

Y en tanto la fragata avanzaba sobre la balsa, cambiando el viento cada vez más cerca! —Se saldrá de la balsa por el mismo orden que se ha entrado—dijo Pedro con su hábito maquina de disciplina.—Primero las mujeres, los grumetes, los novicios, los marineros y el estado mayor.—El estado mayor eran él y su hijo.

—Sí, sí, nuestro buen teniente—respondieron los marineros con alegre sumisión; porque con la esperanza y la convicción de la salvación común, había vuelto á la subordinación, obediencia, amor y respeto que profesaban al teniente.

—¡Padre!... acaso no tendrás bastantes fuerzas para subir á bordo—dijo Pablo;—pero te izaremos en una silla.

Pablo, hijo mío—respondió Pedro abrazándole;—no sé qué voz secreta me decía que no nos habíamos de separar aún. Y en verdad el cielo no podía separarnos, porque yo imploraba su protección en secreto para ti todas las noches, hijo mío, y

jamás abandona él á los que le imploran... ¿lo ves, Pablo?

—¡Oh! bien me lo decía mi madre—contestó el niño con admirable expresión de creencia y ternura, besando las manos de su padre.

—¡Bien! ¡bien!—dijo en este momento Szaffye con acento de profunda inquietud... Mira—mostraba la fragata á un marinero que se ocupaba en hacer sus preparativos.

—¡Oh, señor!—dijo éste—estoy orzando. Después nos tomará por la lusa... Pero no... ¡oh!... ¡oh!...

—¡Inferno! ¡qué rabia!—exclamó de repente Szaffye dando una fuerte patada.

—¡Qué! ¿qué hay?—le preguntaron.

—¡No nos ha visto y vira de bordo, entonadores de cánticos!—prorrumpió Szaffye con voz de trueno, ojos centelleantes y rechinando los dientes.

—¡Oh! es imposible...—dijo Pedro.

—Sin embargo, era cierto. La fragata bordeaba, y cuando hubo acabado su bordada viró de bordo para tomar otro y seguir así su rumbo más cerca del viento. Así que se alejó disminuyó poco á poco de puntal, cubriose de vapor, casi se hizo imperceptible, y desapareció enteramente en las profundidades del horizonte.

En tanto que se vio una línea de las velas de la fragata sobre la superficie del mar, hubo un rayo de esperanza en el fondo del corazón de estos desgraciados, por-

para la verificación de contadores de gas y electricidad.

Administración central.—Marina.—Anuncios astronómicos que deben insertarse en los calendarios de Córdoba, correspondientes al año 1906.

Hacienda.—Resultado de las subastas celebradas para adquisición y amortización de acciones de Obras públicas y carreteras.

Declinando desierta la subasta celebrada para adquisición y amortización de primeros décimos del empréstito de 175 millones de pesetas y documentos representativos de los mismos.

Gobernación.—Dirección general de Correos y Telégrafos.—Concurso para contratar la ejecución, en coches automóviles, de los servicios de conducción del correo en Madrid.

Subastas para contratar el transporte de la correspondencia pública.

Instrucción pública.—Subsecretaría.—Anuncios relativos á instancias en las que se solicita la expedición por duplicado de los títulos profesionales que se mencionan.

Universidad Central.—Nombramientos de maestros para escuelas vacantes en este distrito universitario.

Agricultura.—Dirección general de Obras públicas.—Señalando el día 15 del actual para celebrar las subastas de obras de carreteras que se expresan.

EL CÓLERA EN EUROPA

La difusión de la epidemia contenida.
Berlín 12.

Gracias á las energías medidas sanitarias adoptadas por las autoridades, sobre todo en Berlín y sus cercanías, se ha contenido de una manera manifiesta la difusión de la epidemia del cólera.

Se puede decir que ésta ha quedado limitada á las inmediaciones del Vístula.

Invasiones y defunciones.
Berlín 12.

No se ha registrado ningún nuevo caso de cólera en Dantzig.

Ha habido cuatro nuevas invasiones en Marienwerder, una defunción en Calm y otra también en cada una de las tres poblaciones de Maneburg, Karzavitz y Lidernanoff.

Se han registrado nuevos casos en Frankfurt del Oder, uno en Taritzlag, otro en Dusselkam y otro en Broraberg.

Durante las últimas veinticuatro horas ha habido, por lo tanto, quince invasiones y seis defunciones.

UNA HISTORIA

Tirano amor, rapaz vendado...
(De Jugar con Fuego).

No sé quién recordó en aquella tertulia al aire libre... (fué una noche de verano en los antiguos jardines del Buen Retiro) lo que decía cierto marqués, ya difunto, á propósito de los hombres de talento á quienes el amor vuelve imbeciles y que hacen los mayores disparates por las mujeres. Su frase era: «Hay que descontar eso».

Con lo cual quería decir que se puede poseer una gran inteligencia, un entendimiento privilegiado, y discutir en todo con maravillosa lucidez... menos en lo tocante al eterno femenino... ni más ni menos que el hidalgo manchego, que sólo desvariaba tratándose de lo que tuviera relación directa ó indirecta con la andante Caballería.

Á propósito de las locuras que hacen los hombres por las mujeres, se contaron muchas anécdotas, citándose casos extraordinarios y muy interesantes.

Entonces fué cuando tomó la palabra Luciano para contarnos su caso, cuyo final nos dejó á todos boquiabiertos. He aquí el resumen de su narración:

—La conocí en San Sebastián. Venía de Pantocosa y decíase que estaba física pasada y que apenas si tendría cuerda para un año... El acierto de aquellos profetas fué tal, que hoy pesará unos ochenta kilos.

Pero volviendo á San Sebastián, os digo que á pesar de su color de cera y delgadez extrema, era una gentilísima oriatuara con tantos y tan sobresalientes encantos físicos que oro no fuese posible mirarla sin sentirse atraído. Fascinaban, sobre todo, sus ojos negrísimo, de aterciopeladas pestañas, tristes, soñadores, llenos de promesas, que parecían acariciar con su luz los objetos sobre los que posaba su mirada; eran generadores de esperanzas, heraldos de amor, peligrosos embusteros, puestos por la naturaleza en aquella cara de virgen pálida para desazonar á los hombres y hacer morir de envidia á las mujeres.

Me enamoré de ella como un loco. Poedeis valuar los grados de mi locura cuando sepais que á los quince días de conocerla, sin haber cruzado con ella una sola palabra, sentíme dominado por unos celos tan feroces como ridículos... Odiaba á todos sus amigos, en los que veía indiscutibles rivales, y como se me metiera en la cabeza que distinguía á uno de ellos con más sonrisas y miradas que las reglamentarias, busqué un pretexto para desafiarle.

Primer puntazo que recibí por los bellos ojos de aquella niña; estoy seguro de que mi contrario jamás pudo adivinar por qué se vió obligado á batirse conmigo. Veinte días de cama fueron suficientes para curarme el pinchazo, pero no la chifladura... Esta iba para largo.

Ya en Madrid no me fué difícil relacionarme con la familia: papá, mamá, la niña y un hermano de la niña, caballero que se había propuesto *batir el record* de la fatuidad, pedantería y estulticia; vicioso, haragán, trapacero... todo lo tenía el angélico.

Aunque procuré captarme su amistad, no me fué posible; yo le era tan antipático como él á mí... Paso por alto la relación de los berrinches que me hizo pasar aquel majadero, la fuerza de voluntad que en muchas ocasiones tuve que hacer para no propinarle un puntapié ó una bofetada... Soporté heroicamente sus impertinencias, groserías y desplantes... por amor á su hermana.

Pues el hijo estaba cortado por el patrón de su señor padre, que era un caballero de mucho cuidado. Tampoco le entró por el ojo derecho, á pesar de que no era yo msl partido para su hijo; pero él picaba más alto, quería pescar yerno y consocio en una pieza, que le prometiese formalmente arre-

glar sus trampas, que eran inmensas, lo cual no le impedía vivir como un príncipe.

Cuando ya comenzaba á interesar de la niña, el mismo papá la llevó á casa á mi rival, un forastero guapo, elegantón, darrachador. Yo, que era un Argos, ojeé oyendo las primeras palabritas de miel de mi adorada, y no así al pronto ni en sospechas siquiera del papel que iba á representar allí el flamante amigo del papá. Supe luego que habfan hablado de negocios, quedando concertada la boda... ¡Y así aquellos dos hombres tuvieron la habilidad de engañarse mutuamente!

Pero, ¿quién era él? ¿De dónde venía? ¿Qué posición era la suya? Me convertí en polizonte, y á fuerza de constancia y de dinero llegué á averiguar que aquel buen mozo era un canalla, un bandido de levita, un caballero de industria, digno de un grileta...

¡No me preguntéis por ella! Han pasado más de veinte años y todavía se crispán mis nervios y me acometen arrebatos de cólera al recordar cuán fácilmente se sometió á la voluntad de su padre!... ¡Y, aun la traidora, me acariciaba con los ojos!

Enteré á la familia de mi descubrimiento, y los informes que di fueron tenidos por fábula calumniosa de un amante desdichado... Salió de aquella casa poco menos que luchando á brazo partido con el padre y el hijo, oyendo los denuestos de la señora y los sollozos de la niña, cuyas lágrimas fueron para mí un onigma... La más terrible de mis venganzas hubiera sido dejar correr la bola, pero, ¿y ella? No tuve valor para imponerla tan tremendo castigo; busqué á mi rival, y tales cosas le dije en público, que le puse en la disyuntiva de dejarme libre el campo ó batiirse conmigo... Se verificó el lance, á pistola, siendo uno de sus padrinos el hermano de ella, y recibí un balazo en el pecho que me inutilizó durante tres meses.

Cuando el médico respondió de mi vida y pude sin peligro ocuparme en mis asuntos, hallé entre mi correspondencia cinco cartas de la niña (la última de Buenos Aires), llenas de juramentos de amor, de arrepentimiento, de demandas de perdón, apasionadas, irresistibles... Además, me enteraba de lo sucedido á su familia durante aquellos tres meses; una de ellas con una postdata de la mamá... ¡Qué cúmulo de horrores! Mi rival, evaporado, desaparecido de la escena, después de complicar á su futuro suegro en una estafa... Habían tenido que huir también, y estaban en la Argentina, con nombre supuesto, sin recursos...

¿Qué hubiera hecho cualquier hombre de mediano criterio, pero no tan loco ni tan enamorado como yo? Todo, menos tomar la insensata resolución que tomé... La mitad de mi fortuna me costó sacar á flote el honor de aquella familia y provisto de recibos, pagarés rescatados, testimonios y demás documentos, me fui á Buenos Aires y reparé á los fugitivos.

Esto era por el año de 1885. A jarribar á Cádiz cayó enferma la señora, pero su marido y su hijo tenían tanta prisa por volver á Madrid (donde era ineludible su inmediata presencia, según decían), que nos dejaron á su hija y á mí al cuidado de la enferma.

Lo que ésta tenía era el cólera; no me separé de la cabecera de la cama y me contagié la terrible enfermedad. Ella murió, y yo creí firmemente que iba también á dejar mis huesos en Cádiz. No sé si la niña, despreciando en aquella ocasión suprema las conveniencias sociales, tuvo impulsos de quedarse al lado de su novio... pero vino su hermano por ella, y me abandonaron casi moribundo...

Al llegar á este punto, el narrador extrajo de su petaca un cigarro y lo encendió con mucha calma. Todos permanecimos silenciosos esperando que continuara la historia después de aquel paréntesis; mas como seguía callado, uno de los del orro se aventuró á preguntarle:

—Pero bien... ¿y el epílogo de esa historia?

—El epílogo? Es muy breve... La niña pálida, que poco después del fallecimiento de su madre estaba en todo el esplendor de su belleza, rebosante de salud y gozosa de vivir... aquel mismo año se casó con un imbecil.

Se levantó un murmullo general.

—¿Será posible?

—¿Que monstruo de ingratitude!

—¡Es inverosímil!

—¡Increíble!

—Pero en fin... ¿dijo el más curioso...?

—Se puede saber con quién se casó?

—Conmigo.

Ramiro Blanco.

LA FAMA DEL GOBIERNO

En cierta calle de Málaga vive un matrimonio con un niño pequeño que es el encanto de los conyuges.

El otro día, aprovechando un descuido de los padres, tomó el niño una moneda de dos reales, de donde aquéllos habían dejado el dinero y llevándose la moneda á la boca se la tragó, quedándose en la garganta.

Este hecho hizo que se armara en la casa el ruido consiguiente, hijo de la natural tribulación.

Cuando todos buscaban el medio de sacar al chico la pieza de cincuenta céntimos, con el fin de que no se ahogara, surgió una gitana como por encanto.

«Andad, corred, dijo la gachá; llamad al Gobierno, que éste saca el dinero «de onde se metes», por hondo que se esconda.»

LA PESCA DEL BACALAO.

TERRANOVA.

En la que va del corriente año, salieron para los bancos de Terranova 17 barcos nuevos, ó sea 232 en 1904 y 215 en 1905.

En la primera pesca de 1904, ó sea la que llega á Burdeos entre Julio y Agosto, dió 2.557.911 kilogramos, y se puede asegurar que la correspondiente del presente año no será inferior; pero hay que tener en cuenta que salieron 17 buques menos.

Por consiguiente, si bien la pesca habrá sido algo más abundante este año, como resultado general vendrá á ser lo mismo que la del año anterior, á causa, como ya dicho, del menor número de buques que salieron.

Los precios que piden los armadores son muy elevados (36 y 40 francos los 50 kilogramos en verde), resultando para la exportación, ó sea preparado y secado, entre 89 y 91 francos los 100 kilogramos, bordo Burdeos; precio demasiado elevado, que haría imposible toda transacción con España y se darán preferencia á otras clases de bacalao de diversas procedencias que se ofrecen al mercado español á precios más moderados, resultando que, mientras mantengan las cotizaciones actuales, no se consumirá en España el Hala bacalao de Terranova.

No se puede hacer una reseña completa de la pesca del bacalao en general hasta Noviembre, en cuya época habrá terminado la presente campaña.

ISLANDIA.

Para dedicarse á la pesca del bacalao en Islandia, en 1905 salieron 72 barcos franceses; de esos 72 barcos, 47 han desembarcado en Burdeos su pesca, que ha importado 1.203.468 kilogramos, contra 2.062.273 que desembarcaron el año anterior, lo que dá un resultado en contra del presente año de 858.805 kilogramos.

Los precios á que se han vendido esos cargamentos han sido: en verde, ó sea en salmuera, entre 38 y 49 francos los 50 kilogramos; ese mismo bacalao, en seco, preparado para la exportación, se vende á 93 y 95 francos los 100 kilogramos, bordo Burdeos.

Estos precios son tan enormemente altos, que impide toda transacción con España, por lo que se consume casi todo en Francia, en donde gusta la clase, no siendo un impedimento los precios elevados.

Remitido por D. José Congosto, cónsul de España en Burdeos.

INFORMACIÓN POLÍTICA

A las seis y media estuvieron reunidos ayer tarde, en el domicilio del Sr. Salmerón, los candidatos republicanos por Madrid.

Los reunidos han estudiado detenidamente lo ocurrido en las elecciones del domingo.

El Sr. Morote fué uno de los momentos al Congreso á comparar algunos datos en las actas allí remitidas.

Después de estudiarlo todo, acordaron reunir cuantos datos sean posibles para hacer en el acto del escrutinio una protesta energética de los atropellos que suponen cometidos para privarlos de las actas.

Otros protestarán contra cada una de las secciones en que los presidentes se han ido con las actas en blanco.

De hacer las protestas se encargará el señor Salmerón.

El nuevo embajador de España cerca de la Santa Sede, señor marqués de Tovar, celebró ayer, á última hora de la tarde, una entrevista con el jefe del Gobierno.

Muy pronto saldrá para Roma el señor marqués de Tovar, y antes de su partida volverá á conferenciar con el Sr. Montero Ríos para recibir las instrucciones á que

deberá atenerse en el desempeño de su cargo.

El ministro de la Guerra marchará hoy á San Sebastián, donde se propone permanecer tres ó cuatro días.

A su regreso preparará un nuevo viaje á Baleares, donde terminará sus proyectos de reorganización de la guarnición de aquellas islas.

Anoche salió para el extranjero el Sr. don Segismundo Moret, quien pasará unos días de descanso al otro lado de la frontera.

Se han transmitido al comandante de Marina y al director de Sanidad del puerto de Vigo instrucciones para que se observen las prescripciones sanitarias con un buque alemán llegado á aquellas aguas.

Ya han comenzado desde aquel puerto que con el buque expresado se han adoptado escrupulosamente las medidas necesarias, siendo una de éstas la de haberle sometido á cuarentenas.

Por la provincia de Madrid serán elegidos senadores los señores Lara, Ruiz de Velasco, Presilla y Díaz.

Asegúrase que en cuanto pasen las elecciones se llevará á cabo una importante combinación de gobernadores.

A última hora de la tarde de ayer estuvo en la Presidencia el subsecretario de Estado, quien dió cuenta al jefe de gobierno de telegramas recibidos en aquel departamento relacionados con la cuestión de Marruecos.

Curiosidades

De una ilustración francesa copiamos la siguiente anécdota del duque de Veragua: «Encontrándose el personaje español en Chicago, fué á imponer un telegrama de diez palabras para Columbus.

—¿Cuánto importa la tasa?—preguntó.

—Veinte y cinco céntimos,—respondió malhumorado el oficial de servicio, que estaba leyendo una novela interesante.

—¿Incluyendo la firma?—

—La firma es gratuita.

—Y si comprende varias palabras?—

—Me es igual—dijo en tono descompuesto el telegrafista.

Entonces el duque de Veragua firmó el despacho con estas palabras:

Cristóbal Colón de Toledo y Larreategui, de la Cerda, Ramírez de Baquenand y Gante, almirante y adelantado mayor de las Indias, Marqués de Jamaica, Duque de Veragua y de la Vega, Grande de España, senador del reino, caballero de la insigne Orden del Toisón de Oro, gran cruz de la Concepción de Villavieosa, gentil hombre de Cámara del Rey de España.

El oficial de Telégrafos cayó del asiento desvanecido.

La cosa no era para menos.

NOTICIAS

El gobernador comunicó anoche á los periodistas que desde hoy empezará á comparecer de los preparativos que han de hacerse con motivo de la visita de Mr. Loubet.

Está canalizado ya casi todo el Palacio para la calefacción por vapor de agua en el próximo invierno.

Solamente falta realizar las obras en el ala de la Plaza de Oriente, donde están las habitaciones de los Reyes y de S. A. la infanta doña María Teresa.

En Aranjuez se ha cubierto de hierro la cuadra de la Regalada, y dentro de breves días se pondrá una techumbre al Palacio Real, en la parte que mira al jardín de la Isla.

Por Real orden del ministerio de Hacienda ha sido aprobado el cuadro para la distribución de los servicios de inspección, liquidación y recaudación que ejecuta el personal afecto á la renta del alcohol en la segunda región.

El próximo día 18 se reanudarán las clases literarias y artísticas en la primera Escuela municipal especial de sordomudos y de ciegos, establecida en la calle de la Palma Alta, núm. 30, así para niños como para niñas, los cuales disfrutan de las mismas enseñanzas que los que concurren al Colegio Nacional.

La enseñanza es gratuita y pueden permanecer en la Escuela los niños en ella matriculados, de uno y otro sexo, desde la mañana hasta terminar las clases por la tarde, estando los alumnos en las horas que no son de clases, perfectamente atendidos y vigilados por personal subalterno.

Anteojos roca precisión.

Únicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubois, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

EL SUCCESO DE LA PLAZA DE LAVAPIES

Los heridos Vicente y Ramón continúan mejorando, aunque muy lentamente.

Todavía no ha desaparecido el estado de gravedad; pero se espera en que pronto podrán prestar amplias declaraciones.

La ciencia confía en la curación, aunque ha de transcurrir algún tiempo.

Los tíos de Vicente, avisados telegráficamente, se presentaron ayer en Madrid, yendo inmediatamente á visitar á su sobrina.

Imp. del FOMENTO NAVAL, San Bernardo, 19

Junta de Fomento Naval

Montepío Naval

San Bernardo, núm. 19. MADRID

Comenzó á funcionar el 1.º de Enero de 1905.

Capital suscrito: 250.000 Pesetas.
Exceso de garantía: 125.000 Pesetas.

Depositario: El Banco de España
Presidente del Consejo de Administración

Excmo. Sr. Duque de Veragua

El MONTEPIO NAVAL facilita, por la cuota de 5 pesetas mensuales, durante 120 meses, al término de los doce años de inscripción:

DOTE á los hijos.
CREDITO para establecerse.
CAPITAL para convertirse de obreros en patronos.
RETIRO para la vejez.

Director-Gerente: Excmo. Sr. D. José López Pérez

El Montepío Naval permite hasta á los obreros más humildes que pagando media cuota de 250 pesetas al mes, durante 120 meses, logren á los 12 años, un capital importante que les asegure medios de vida.

Concesiones especiales á los muertos en campaña, á los inutilizados en el trabajo ó en defensa de la Patria y á los obreros sin recursos temporalmente.

Personas á quienes alcanzan los beneficios del Montepío Naval.

- 1.º A los marinos de guerra y mercantes.
- 2.º A los pescadores.
- 3.º A los obreros de mar.
- 4.º A los que se dediquen á las industrias que se relacionen con el mar.
- 5.º A los que se afilian como socios en la Junta permanente de Fomento Naval, sea cualquiera la provincia en que residan y la profesión que tengan.
- 6.º A los que dependan por razón de parentesco ó de industria de las personas determinadas en los números anteriores.

Para más informes, dirigirse al Director-Gerente.

NOTA.—Se admiten Agentes con referencias sólidas.

Compañía Trasatlántica.

Vapores que prestarán los servicios en el mes de Septiembre, salvo contingencias.

Líneas de Cuba y Méjico.

Días 20 de Santander y 21 de Coruña el vapor *Reina María Cristina*.
Días 26 de Barcelona y 30 de Cádiz el vapor *Antonio López*.

Línea de Venezuela-Colombia.

Días 11 de Barcelona y 15 de Cádiz el vapor *Monserrat*.

Línea de Filipinas.

Día 16 de Barcelona el vapor *Isla de Luzón*.

Línea de Buenos Aires.

Días 3 de Barcelona y 7 de Cádiz el vapor *P. de Satriategui*.

Línea de Fernando Póo.

Días 25 de Barcelona y 30 de Cádiz el vapor *San Francisco*.

Línea de Canarias.

Días 17 de Barcelona y 22 de Cádiz el vapor *M. L. Villaverde*.

Línea de Tánger.

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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES

REBAJA EN LOS FLETES DE EXPORTACION
La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 de Abril de 1904.

SERVICIOS COMERCIALES

La sección que de este servicio tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

CASA PENSION

Especial para alumnos que no deben entregarse al azar del hospedaje, 1.ª y 2.ª enseñanza, repaso de Facultad y Especiales. Amplios locales, junto á las 4 Calles. Echegaray 7, Dr. pbro. León Gómez, con 30 años de enseñanza.

CUENTOS HISTÓRICOS

Recuerdos de la primera campaña de Cuba, 1868-78, por D. Ramón Domingo de Ibarra, Coronel de Estado Mayor.
Un tomo de 134 páginas.—Su precio 2 pesetas 50 céntimos.—Los pocos ejemplares que hay para la venta pueden pedirse al Coronel don Manuel Díaz y Rodríguez, en la Inspección de las Comisiones liquidadoras del Ejército.

CALLE DEL BARQUILLO

Guerra Hispano-Americana

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS

REFERENTES Á LA
ESCUADRA DE OPERACIONES
DE LAS ANTILLAS

Ordenados por el Vicealmirante

Don Pascual Cervera y Topete

Acaba de ponerse á la venta la cuarta edición de este libro, que de modo tan completo hace luz en el proceso de la pérdida de nuestro imperio colonial.

PRECIO:

Al público..... 1 peseta
A nuestros suscriptores..... 0,50
A los socios de la Junta de Fomento Naval..... Gratis

Los pedidos á la Administración de este periódico.

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 23 de ancho. Máquina de 100 toneladas.

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

Materia 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

Consignaciones, comisiones y representaciones nacionales y extranjeras

Joaquín López Pérez

Calle de Gerona, número 6.—ALMERÍA

Consignaciones de buques Representación de maquinaria. Carbones y manufacturas Comisión de frutos del país Reclamaciones judiciales gratuitas á los clientes Agentes en toda la provincia

Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con **GRANTINA-MORANT**. Los médicos la reoetan porque no ataca al corazón, como la antipirina, ni congestiona el cerebro, como otros calmantes.

(VA POR CORREO)

DE VENTA: Madrid, principales farmacias.—Barcelona, Rumbos de las Flores, 4.—Alicante, Mayor, 29 y 25.—Cádiz, Plaza de San Juan de Dios, 2.—Santander, San Francisco, 24.—Bilbao, Srea. Barandiarany C.—Cartagena, Duque, 20.—Valencia, Mercado, 71.

Una dosis, 0'25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.

Diario de la Marina

Año XXXV Admón San Bernardo 19 Dos ediciones

IMPRESIONES	Tipografía
	DEL
	669
	San Bernardo, 19
	FOMENTO NAVAL
	MADRID

POLÍTICA	1,50
NOTICIAS	1,00
ECOS NAVALES	1,00
PASATIEMPOS	1,00
ANUNCIOS	1,00

Viuda é Hijos de J. Barreras, Ingenieros

VIGO

Constructores de vapores y lanchas para la pesca

con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol.

Máquinas y calderas para la Marina

Agentes generales en España, de Planty & Son Ltd. Newbury.

Más de 100 vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta Casa.

ASTILLEROS

Talleres mecánicos de construcción

Instalación completa de fábricas de conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal. Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE

Santiago García Castellón

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

Administración de líneas con garantías, gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas. Habilitación de clasistas Representaciones.

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

Corresponsal del DIARIO DE LA MARINA

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

Referencias de primer orden.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALDÓN, S. ENRIQUE

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCHANTS, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJERCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, HYDRA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FABRICAS QUE POSEE ESTA COMPANIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness), Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Shildon (Bishop Auckland), Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Emsay and Crayford, Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Piacenza (Piacenza), de Las Armas Co. Ltd., Piacenza-Guipúzcoa-España, Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia), Laboratorio de cartuchería en Dartford, Fábrica en North Kent para proyectiles, Polígonos de Bakewell y Bynastord

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Liquidación de todas las existencias

GRANDES REBAJAS

- Aparatos eléctricos.
- Araya.
- Porcelana.
- Bronces.
- Figuras.
- Muebles.
- Columnas.
- Cristalerías.
- Vajillas.
- Batería de cocina.
- Esencias.
- Agua de Colonia.
- Navajas.
- Cuchillos.
- Cubiertos.
- Polseras.
- Cartones.
- Portamonedas.
- Tarjeteros.
- Boguitas Espuma.
- Boguitas Amber.
- Pendientes.
- Pulseras.
- Agua para sombrero.
- Imperdibles.
- Cepillos, todas clases.
- Escritorios.
- Tinteros.
- Termómetros.
- Platos de colgar.

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.

Precios, 34 y Carmen, 43.

Tiendas

PARA GUARDIA CIVIL

Serviz especial para correajes, en fra...

0,60 pesetas.—Barnices y betunes.

DRUGERIA Y PERFUMERIA

MANUEL HERNÁNDEZ

NERVIOSOS

Nuevo y gran descubrimiento

POR EL CEBRE FARMACÉUTICO

T. González, de Biarritz (FRANCIA)

La NERVIOSINA es el tratamiento completo de las enfermedades nerviosas Neurastenia, melancolía, tristeza, mareos, anemia, histerismo, excitación, vértigos, debilidad, dispepsia y todas las enfermedades del estómago. Nada facilita las digestiones y despierta el apetito como la NERVIOSINA.

Recetadas por todas las celebridades médicas del mundo.

Precio: 5 pesetas en todas las farmacias.

Depósito General en Madrid, Farmacia Fr...

reara de San Jerónimo, 36.

LA ESPAÑA MILITAR

GRAN SASTRERIA

DE

ANTONIO MATEOS

Sastre de S. M. el Rey D. Alfonso XIII

del Real Cuerpo de Guardias de Alabarderos

y Escuadrón de Escolta Real.

Especialidad en uniformes bordados para Gentes

hombres, Mayordomos de semana, Diplomáticos,

Ordenes de Caballería, Maestranzas y toda clase de

uniformes militares.

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo

Zamora y Orense á Vigo, de Salamanca á la frontera portuguesa, de Madrid á Zaragoza y á Al

cante, Madrid á Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías á vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPANIA TRASATLANTICA

Declarados similares al Carcitt por el Almirantazgo portugués.

Dirijanse los pedidos á

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

0 á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10.—SANTANDE

señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJON, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Ur

quiano.—CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirijirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Felayo, 6 bis.—BARCELONA