

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Director: Rafael Comenge

AÑO XLIII

Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.921

Madrid, Martes 10 de Enero de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 12.947

Apretando el cuello

Un presupuesto debe contener, en la sección de tributos, la suma de riqueza, de que puede desprenderse la producción, sin poner en peligro el capital ni la remuneración del trabajo. Los estipendios tienen un límite marcado por la renta; si el interés que produce la tierra no remunera el trabajo, los labradores emigran ó abandonan los campos; si el tributo exigido por el Estado traspasa de los límites de lo prudente, los campos quedan yermos por falta de colonos.

Trabajar para el Estado no ha tenido jamás aliciente en nuestro país. Lo que es del común, no es de ningún, dicen en Asturias.

Un ministro de Hacienda, que no sea una improvisación como éste que padecemos, debe hacer un presupuesto que abarate la vida, y en que las contribuciones no pasen nunca la línea de lo soportable. Además, las reglas deben ser claras y precisas, sin dejar margen á la amplitud nebulosa y caótica de la conciencia del recaudador, más acomodaticia que las columnas fiscales.

El Sr. Cobián y Ruffignac no es un gran escritor, como todo el mundo sabe, pero ha procurado poner en sus leyes todo el farrago forense de que dispone un rábula inculto, para que el precepto legal, en vez de una garantía, constituya una ofensa. Vamos á probarlo.

El art. 9.º de la nueva ley de Contribución territorial, dicta las reglas que todo cobrador debe tener presente para imponer el tributo creado por la fantasía gallega del Sr. Cobián y Ruffignac. Dice la primera:

«1.º El producto íntegro de los edificios enclavados en el casco de la población, ó dentro del radio de cuatro kilómetros del mismo, y de los que formen parte de grupos de población situados fuera de aquel radio, se estimará por el importe del valor corriente en renta, siempre que, por el predominio de la tenencia en arrendamiento de los edificios análogos de la misma zona ó grupo de población, exista base suficiente para determinar con precisión el referido valor corriente en renta; se tendrán siempre en cuenta las condiciones peculiares de situación, construcción y conservación del edificio, salvo el caso de que, por falta de las reparaciones normales, y cuyo coste se rebaja á los efectos de la contribución, aparezca atenuado el valor en renta del inmueble; en este último caso, el producto íntegro se estimará por el que correspondería al edificio si se hubiese reparado normalmente. La renta efectiva de un edificio, acreditada de modo fehaciente, á juicio de la Administración, se tomará como producto íntegro del mismo en los casos de aplicación de esta regla, siempre que coincida sensiblemente con el valor corriente en renta.»

Desafiamos á que nadie que hable español pueda entender esta regla primera sino como patente de corso entregada á los empleados del fisco para llenar, no el bolsón del erario, que esto significa fisco, sino sus propias faltriqueras.

Examinemos lo que intenta decir la regla primera, en la cual Ruffignac no ha abusado ciertamente de la retórica. La Hacienda pone el compás de su anhelo en el centro de una población cualquiera, y traza un círculo de cuatro kilómetros de radio; terminado este dibujo geométrico, grava con un impuesto terrible todos los edificios enclavados en la población y los contenidos dentro del círculo financiero.

Parece que tal enormidad debía satisfacer á este voraz Gargantúa que las necesidades políticas han puesto en Hacienda como tutor de Canalejas; pero es demasiado su apetito para contentarse con cuatro kilómetros imponentes á la redonda; á este círculo vicioso se añaden «los edificios que forman parte de grupos de población situados fuera de aquel radio», los cuales serán gravados con el mismo tributo (aquí viene un barbarismo que ignoramos á qué lengua puede aplicarse) «siempre que por el predominio de la tenencia en arrendamiento de los edificios análogos de la misma zona ó grupo de población exista base suficiente para determinar con precisión el referido valor corriente en renta.»

¿Señor! ¿Para cuándo son los rayos que matan? ¿Qué zona es la que hay que tener en cuenta, la intracircular ó la extracircular? ¿Y si han de pagar todos, ¿para qué el círculo?

¿Qué significa el predominio de la tenencia en arrendamiento? ¿Qué grado es éste en la milicia de la renta? ¿Cómo se calculará el valor corriente en renta?

Dice Cobián y Ruffignac: «Se tendrán siempre en cuenta las condiciones peculiares de situación, construcción y conservación del edificio, salvo el caso de que, por falta de reparaciones normales, y cuyo coste se rebaja á los efectos de la contribución...», etc.

No hay derecho á disparatar en esta forma; no es lícito sentarse en silla curul, encarecer los tabacos, cobrar de la Rasnera y de... tantos momios más, y carecer de gramática, á menos que sea condición precisa para cobrar la crasa ignorancia de la sintaxis.

Tenemos un edificio en el campo, cuyo valor aumenta por la situación, ¿caso influyen los puntos cardinales en la renta?

Pase lo de construcción y conservación; pero, ¿qué quiere decir «salvo el caso de que por falta de reparaciones normales, y cuyo coste se rebaja á los efectos de la contribución?»

¿Qué es lo que se rebaja de la contribución, el importe de las reparaciones normales? Pues, entonces, para no contribuir, lo mejor es no reparar los edificios. Pero sigamos leyendo la regla.

¿Qué querrá decir el valor en renta atenuado de un inmueble? ¿Qué pensar de aquella expresión africana, que coincide sensiblemente con el valor corriente en renta?

Pero señor, ¿no sería una previsión decorosa el decretar que á los ministros de Hacienda se les negara el ejercicio del cargo hasta que se examinasen de gramática?

Continuaremos otro día la cruzada contra la barbarie.

Los japoneses y el Canal de Panamá

La apertura ya próxima de esta nueva vía, que ha de revolucionar el comercio del mundo, viene precedida de rumores y predicciones que anuncian graves sucesos.

El Japón no ve con gusto ese camino estratégico naval, que permitiría á los Estados Unidos atender con su escuadra al Pacífico y al Atlántico, haciendo desaparecer la supremacía que la flota nipona tiene hoy en las aguas que bañan el Oriente de Asia, y que le permitiría atacar con éxito la costa occidental de la Unión americana.

La idea constante de los Gobiernos japoneses de completar con nuestras Filipinas la cinta de islas con que ciñen el litoral asiático, se vería muy contrariada el día en que, abierta ya dicha vía mundial, los acorazados de Norte América pudiesen acudir al mar Pacífico con extremada facilidad.

Esto causa impaciencia en ciertos elementos del Japón, que se declaran partidarios de una agresión inmediata que tendría segura y pronta recompensa.

Colombia, por su parte, defraudada y vejada por los Estados Unidos, hace á los japoneses ofrecimientos tentadores sobre permitir un desembarco de sus tropas, que pondría en grave aprieto al ejército americano, que no dispone de elementos suficientes para combatir con el japonés.

Sin embargo, por lógicas que parezcan estas razones, el carácter práctico del pueblo yanqui sabrá evitar ocasiones y utilizará en su apoyo los intereses de Inglaterra y Alemania, cuyas flotas no estarían desunidas ante el peligro común de una excesiva preponderancia del Japón en Asia.

Esta dejaría fuera de toda esperanza á las aspiraciones alemanas, y pondría en peligro la paz de la India inglesa, sin la cual no es posible la prosperidad de la Gran Bretaña. El Canal de Suez fué también en un tiempo semillero de conflictos, que Inglaterra cortó con mano fuerte.

El caso se repite ahora, confirmando otra vez la evolución histórica de las ambiciones humanas que pueden convertir en graves calamidades las obras más beneficiosas.

El Japón ha aprendido que el oro y la prosperidad se conquista con los cañones. Su audacia sólo podrá ser detenida por una fuerza superior.



El almirante Evans.

Historia de un desastre glorioso

X
(Conclusión del ENDICOLT PROJECT, enviada al Ministerio de Marina de España, por el Sr. Gutiérrez Sobral).

Tratado entre Inglaterra y los Estados Unidos, donde se determina las fuerzas navales que ambas naciones pueden tener en las aguas de los lagos; año 1887:

1.º En el lago Ontario, un buque que no exceda de 100 toneladas, armado con un cañón de 18 libras.

2.º En los lagos superiores (Erie, Hurón, Superior) dos buques como los anteriores.

3.º En el lago Champlain, un buque como el indicado.

Se destruirán todos los buques de guerra que existan y no se construirá ninguno más.

Hecho el proyecto de fortificación y armamento había que ocuparse de su adquisición, y para tal objeto, la Junta de Fundición de cañones (Gun Foundry Board) propuso la creación de dos factorías para la construcción de la artillería: una en el arsenal de Washington, y otra en Waterloft, arsenal West Tray New York. Se procedió á montar en dichos establecimientos toda la maquinaria á propósito para su objeto, llegando el de Washington á quedar en condiciones que no tiene que envidiar nada al mejor establecimiento que de su clase exista en Europa. Es indudable que mientras se montaban los talleres y se adquiría la maquinaria nada podía hacerse, siendo ésta una de las razones por que se encuentra hoy esta nación con un muy bien entendido plan de defensa de costas, pero sin material ninguno para realizarlo.

Hemos visto por el proyecto de la Junta de Defensa, que son 27 puertos los que hay

que artillar, y estos puertos necesitan más de 500 cañones de diferentes calibres y 700 morteros. Aun concretándose al artillado de los 11 puertos más principales, se necesitan más de 400 cañones y más de 500 morteros, material que para hacerse, según la Junta de Artillería, necesita el tiempo siguiente:

67 cañones de 20 centímetros estarán terminados en 1898.

171 ídem íd. de 25 centímetros; estarán terminados en 1911.

154 ídem íd. de 30 centímetros estarán terminados en 1911, y la terminación de todo el material no podrá realizarse con anterioridad al 1916

Aunque carecen de material, hay algunos puertos que por sus condiciones hidrográficas y topográficas pueden ser provistos de defensas improvisadas, como son los torpedos y minas submarinas. Están en estas condiciones Boston y Nueva York, cuyos dos pasos para llegar á la Gran Ciudad, que son los estrechos de Nantucket y la boca de Sandy Hook, pueden cerrarse con torpedos.

No es difícil guardar la boca del Delaware y Chesapeake Bay, que conducen á las importantes poblaciones de Filadelfia, Baltimore y Washington, y una carta de esta parte de la costa lo hará comprender mejor que toda aclaración escrita.

Poco valor militar tienen los monitores que conservan; pero aunque viejos y con artillería de poca fuerza, presentarían gran obstáculo para forzar una de las indicadas rías, esto sin contar que en una empresa de forzar la entrada de uno de estos brazos de mar, hay que garantizar con algunas probabilidades la salida.

En cambio, la costa desde Cabo Henry, punta Sur de la entrada de Chesapeake Bay

VÍCTOR HUGO

203

sible huir aquí del código para llegar allá al sacerdocio. En la desaparición había fantasmagoría, y más de una evasión ha tenido resultados de sueño. Una fuerza de esta índole conducía á lo desconocido y á lo quimérico. Quebrado hubo que salió de Europa sin saber cómo, y que veinte años después reapareció gran visir en el Mogol ó rey en Tasmania.

Cooperar á las evasiones era una industria que, por lo frecuente, daba pingüe provecho. Esta especulación completaba ciertos comercios.

El que quería escaparse á Inglaterra se dirigía á los contrabandistas; el que quería escapar á América, se dirigía á los defraudadores que hacían carreras largas, tales como Zuela.

202

LOS TRABAJADORES DEL MAR

Cualquier transeunte de aire sospechoso era una celebridad que iba en busca de un pasaporte falso.

El andar pesado del hombre que se escapa no probaba que no se tuviese ante los ojos á un héroe.

Rasgos fugaces y característicos de los tiempos, que la historia llamada regular desdeña, y que el verdadero pintor de un siglo debe subrayar. Detrás de aquellas evasiones de personas honradas, se deslizaban menos vigiladas y menos sospechosas, las de los bribones. Un ganapán obligado á eclipsarse se aprovechaba del barullo, mezclábase entre los proscriptos, y con frecuencia, según acabamos de decir, merced á su nombre honrado. Escapábase más cómodamente un falsario que un convencional.

Cosa rara, casi podría decirse especialmente para los infelices, que la evasión llevaba á todo. La cantidad de civilización que un truhán llevaba de París ó de Londres, le servía de dote en los países primitivos ó bárbaros, le recomendaba y hacía de él un iniciador. Nada tenía de im-

VÍCTOR HUGO

199

tular el partido Lucrativo. De vez en cuando hacía apariciones comerciales en Francia, y si había de darse crédito á lo que se decía de él, se complacía en dar pasaje á bordo de su buque á los fugitivos, quebrados ó desterrados políticos, con tal que pagasen.

El procedimiento de embarque era sencillo.

El fugitivo se aguardaba en un punto desierto de la costa, y Zuela, en el momento en que aparejaba, destacaba una lancha y se iba á recogerle.

Por este medio había hecho evadir en su último viaje á un contumaz del proceso Berton, y esta vez decíase que contaba llevarse á dos hombres comprometidos en el asunto del Bidasoa.

La policía, advertida, no le perdía de vista.

Aquella era una época de evasiones. La restauración era una reacción; las revoluciones llevan emigraciones y las restauraciones arrastran proscripciones. Durante los siete ó ocho primeros años que siguieron al regreso de los Borbones, el pá-

hasta Galveston, fronteras de Méjico, no está socorrida por ninguna de estas ventajas naturales.

De la costa del Pacífico sólo San Francisco tiene cañones de 30 centímetros, y pocos; el resto está indefensa.

En la Escuela de Guerra de Marina situada en New-Port, se ocupan del estudio de la táctica y estrategia que ha de emplearse en las aguas de Méjico y Mar de las Antillas.

Como se ve, se trata de hacer fuerte á esta Nación y ponerla en condiciones de poder resistir el ataque de cualquier Nación enemiga, cosa que hoy es dudoso pudiesen afrontar; los temores de un fracaso en una guerra se manifiestan todos los días en la Prensa, en revistas y Centros militares.

**

El general Miles, jefe del Ejército de esta Nación, ha hecho, con respecto al estado de defensa del país, las declaraciones siguientes: «El personal militar se encuentra en buenas condiciones por su instrucción y fiel cumplimiento de su deber. La actitud pacífica de las tribus indias es debida á la presencia de nuestras tropas en aquellos sitios de más necesidad. Necesitamos aumentar las reservas y formar Cuerpos de ejército en los puntos que la estrategia exija.»

«La condición defensiva de nuestras costas es deplorable, y es de absoluta necesidad atender á este asunto. Todas las naciones con que estamos indefensas. No tenemos cañones, y algunos como los que hay en las bocas del Columbia, son antiguos y deficientes. Es verdad que en San Francisco se han colocado algunos pocos del sistema moderno, pero en cambio tenemos San Diego y gran extensión de la costa del Pacífico, á merced de una escuadra enemiga.»

Estamos en las mismas condiciones de hace seis años, y hemos quedado atrás del Japón.»

«El Golfo de Méjico está sin defensa, y todas las poblaciones de importancia que existen al Norte de Filadelfia en el Atlántico carecen de cañones modernos; los pocos que hay montados son antiquísimos.»

«Sólo en New York se han instalado algunas piezas de gran calibre y algunos morteros. Tenemos 4.000 millas de costa, y es un error creer, como nuestro pueblo cree, que la Marina sola puede defenderla, aunque al efecto de sus buques una de sus torpedos de costa y puerto.»

«La Gran Bretaña, con su poderosa escuadra, se confiesa impotente para defender sus playas sin la ayuda de las baterías de tierra... terminando con consideraciones sobre la organización de la Infantería y recomendando que se lleve á cabo el proyecto de defensa de costa que determinó por estudio la Junta de Fortificación y defensa.»

**

Tal fué otro de los importantes documentos que la previsión patriótica del Sr. Gutiérrez Sobral le indujo á enviar al ministro de Marina, dos años antes de la guerra y por medio del cual puso al Gobierno español en condiciones de saber todo cuanto el americano proyectaba sobre la fortificación de sus puertos y costas, y tiempo que necesitaba para la realización de sus planes.

Juan de Urquía.

Toma de posesión

Cádiz, 9.

El marqués de Arellano ha ido á San Fernando para poseionarse del cargo de comandante general del Apostadero, cesando el general Santaló.

El acto de la entrega del mando fué muy solemne.

El viaje de S. M. á Melilla

El día de ayer.

Fué verdaderamente espantoso.

El temporal arrió en términos que hizo imposible las expediciones proyectadas, con notable contrariedad de Don Alfonso y del Sr. Canalejas; pero los caminos eran torrentes desbordados, por los cuales fué imposible transitar ni á caballo ni en automóvil.

Efectos del temporal.

Uno de ellos ha sido retrasar la comunicación telegráfica, lo que ayer ocasionó en Madrid inquietudes y comentarios, que, por fortuna, se vieron desmentidos.

Los paseos y las calles han dejado de ser lo que eran, para convertirse en ríos.

En algunos parajes, para trasladarse de un punto á otro, los transeúntes tienen que utilizar carros y borricos, pues á pie les sería imposible.

La rada ha quedado completamente limpia de barcos.

Todos han marchado á refugiarse en Chafarinas.

Resistióse el «Giralda», pero ha tenido que marchar también para librarse de los efectos de temporal tan rudo.

Es imponente el espectáculo que ofrece el mar embravecido.

Salió de Málaga para este puerto el vapor «Sister», trayendo la valija real; pero ha tenido que marchar á Chafarinas sin tocar en Melilla, no pudiendo, por consiguiente, el Monarca recibir su correspondencia personal.

El agua penetra por los portales de algunas casas.

Uno de los remolcadores de la Junta de obras del puerto se ha estrellado en la playa. Está inundada la puerta de San Jorge.

Lo está también el campamento de la Cruz Roja, instalado frente al Parque, entre el barrio de la Industria y el de Triana.

El Hipódromo está bloqueado por el agua, elevándose ésta un metro sobre el suelo.

Visita al campamento de Ciudad Rodrigo.

Durante toda la mañana continuó la lluvia.

Por si esto fuera poco, hizo mucho frío.

A las once salió D. Alfonso del pabellón real para dirigirse al campamento, que ocupa el batallón de Cazadores de Ciudad Rodrigo.

Le acompañaba el general Sánchez Gómez.

Ha visitado el Monarca las tiendas que constituyen el referido campamento.

Esta visita la ha realizado á pie, con uniforme de diario y gorra de cuartel.

Entró el Rey de improviso en el campamento, cuando arreciaban el viento y la lluvia.

Los soldados, al notar la presencia del Monarca, le han saludado con una ovación delirante, verdadera explosión de entusiasmo.

El teniente coronel Cavanna ha mandado tocar generala y el batallón ha formado, rindiendo al monarca los debidos honores.

D. Alfonso ha pasado revista á las compañías, mostrándose satisfechísimo del estado de las mismas.

El teniente coronel ha dado explicaciones al Rey por no haberle recibido con honores desde el primer momento, por la sorpresa de la llegada.

D. Alfonso, después de felicitar al jefe, ha exclamado:

—Estoy contentísimo del recibimiento que me han hecho los soldados; no me han presentado sus armas, pero sí sus corazones, y esto me satisface más.

La visita al campamento ha durado tres cuartos de hora.

Marinos en tierra.

Algunos oficiales y marinos del crucero francés «Du Chayla» y de los barcos de la escuadra española quedaron en tierra por

haberles sido imposible embarcar cuando dichos buques marcharon á Chafarinas.

Los españoles de Orán.

La nutrida representación que aquí se encuentra de la colonia española residente en Orán ha solicitado audiencia del Rey para saludarle.

Visitará también al Sr. Canalejas.

La iluminación destrozada.

Otro de los efectos del tremendo é inoportuno temporal ha sido el destrozado de más de 9.000 lámparas que estaban colocadas para las iluminaciones.

El disgusto es muy grande en toda la población, que ve frustrar sus trabajos para el lucimiento de las fiestas.

Cesa la lluvia.

Por la tarde dejó de caer agua, pero continuó el viento. Este tomaba cariz de cambiarse á Poniente.

La Comisión de los estandartes.

La Comisión ejecutiva que, en nombre de la población civil de Melilla, regaló los nuevos estandartes á los regimientos de Tardit y mixto de artillería, saludó esta tarde al señor Canalejas y le entregó la medalla con memoria. Presidíala el capitán Sr. Lobera, iniciador del homenaje.

Después recibió el Rey á la Comisión y la dirigió estas frases: «El regalo de los estandartes es nueva y brillante muestra del entusiasmo del pueblo de Melilla por el Ejército, entusiasmo de que ya dió otras pruebas durante la campaña facilitando asistencia á los heridos. Nunca olvidaremos esto los que vestimos uniforme.»

La Comisión entregó al Rey las medallas de oro para él y para la Reina. El Rey las agradeció mucho y ensalzó la iniciativa del Sr. Lobera y tributó elogios á *El Telegrama del Rif*, periódico de que el citado oficial es gerente.

Reunión importante.

Para tratar de los asuntos que interesan á Melilla se reunieron hoy, bajo la presidencia del Rey, los Sres. Canalejas y Arias de Miranda, el ministro de la Guerra y los generales Aldave, Arizón y Jordana.

Hablaron primero de los medios de mejorar la vida del soldado aquí tan penosa, y de proporcionar viviendas á los jefes y oficiales, para lo cual se construirán pabellones adecuados y se procurará terminar los barracones que ya están construyéndose.

Se trató también de construir dos sanatorios para convalecientes, con objeto de que éstos no tengan que ir á la Península en busca de su completa curación. Los Sres. Rivera y Urquijo, que han aceptado las condiciones exigidas, se encargaron de estas construcciones.

Se empezó á estudiar la institución de cooperativas, que servirían para mejorar la alimentación del soldado y proporcionarían también á los oficiales considerable beneficio.

Después se trató de la construcción de un hospital para indígenas, con objeto de que el existente pueda ser dedicado por entero para nuestras tropas.

Abordóse luego el problema del agua, que es vitalísimo, y á este propósito se estudió el proyecto Becerra, que parece reunir grandes ventajas y no originaría grandes gastos.

En cuanto á la indumentaria del soldado, convinieron los reunidos en que no es necesario modificarla porque tiene excelentes condiciones y es perfectamente apropiada á los servicios que se prestan aquí.

También estuvieron conformes en que conviene que la Compañía Trasatlántica active las obras públicas de cuya construcción está encargada. El Sr. Canalejas dijo que ahora, sobre el terreno, ha visto que son utilísimos é indispensables cuantos proyectos trazó el Sr. Gasset cuando estuvo en Melilla. Ha teleografiado al ministro de Fomento diciéndole que se hará, sin escatimar

nada, todo lo que propuso, que es de verdadera conveniencia nacional.

La Trasatlántica terminará las obras del puerto en cuatro años. La primera parte, que está acabada antes de dos y costará ocho millones de pesetas, será la correspondiente á mercancías. La otra parte costará otros ocho millones.

Se habló igualmente en la Junta del descargadero de minas. Sobre este asunto conferenciará el Sr. Canalejas con los Sres. Zubiría, Rózpide y Macpherson, con objeto de apresurar la construcción.

Respecto del ferrocarril, se acordó pedir inmediatamente los materiales necesarios para prolongarle.

Durante estos días se celebrarán varias reuniones. Se quiere que todas las obras proyectadas y todas las mejoras de que la población sea susceptible, alcancen rápida realización, teniendo en cuenta que Melilla adquiere por momentos mayor importancia.

Proyectos para hoy martes.

Las últimas noticias de esta madrugada dan á conocer los planes hechos en la plaza africana.

Si el Levante se convirtiese en Poniente, como esperan algunos, regresarían los barcos.

Seguramente visitará el Rey las posiciones orientales y asistirá á la sesión de la Cámara de Comercio, que se celebrará en el teatro Alcántara, á las seis de la tarde. El Sr. Canalejas pronunciará un discurso.

A las ocho se celebrará el banquete de los asambleístas.

El «Princesa de Asturias» en Almería

Ha llegado á este puerto, huyendo del temporal, el crucero citado, que tuvo que abandonar la rada de Melilla.

Saludo desde Casablanca.

El coronel Moustiers estuvo ayer en el campamento español, para saludar al comandante Silvestre en nombre del general Moinier, que está actualmente en Cádiz, y rogarle que transmita al Rey de España, con motivo de su estancia en África, el saludo del Cuerpo de desembarco francés en Casablanca.

Estado del tiempo.

Melilla, 10

El temporal del Nordeste ha amainado; la mar gruesa, no pudiéndose hacer operaciones en la bahía. El crucero francés, transportador «Almirante Lobo» y el «Bazán», se hallan fondeados al Oeste de Tres Forcas.

Noticias de hoy.

Las últimas recibidas anuncian que Su Majestad se disponía á visitar Nador á primera hora de la mañana, en vista de la relativa mejoría del tiempo.

Noticias telegráficas del extranjero

Un barco para una señora sola.

Londres, 9.

Un caso único, sin precedente en los anales de la navegación, se ha registrado en los anales del puerto de Nueva York.

Hace tres días zarpó de allí uno de los mayores trasatlánticos de la Red Star Line, el «Valerian», conduciendo un solo pasajero á bordo.

Esta única persona es Mme. Harry Palloch, mujer de un *sportman* muy conocido en Nueva York.

Ninguna otra persona, de pasaje, se encontrará con ella en la primera clase del gigantesco navío.

Por consecuencia, tendrá á sus órdenes á 150 mozos y criados; una orquesta tocará para ella sola durante el viaje, y en sus paseos solitarios por el puerto podrá monopolizar la conversación del capitán.

Por ella habrán de bajar las toldillas, á bordo á escribir, cuando haga mal tiempo;

por ella sonará la gran sirena para anunciar el almuerzo, y por ella se preparará á diario el gran comedor.

El «Valerian» será un yate de recreo durante toda la travesía por la cantidad que paga un pasajero de primera clase.

La situación de Portugal.

Lisboa, 9.

Según las averiguaciones practicadas por el Gobierno, el grupo de manifestantes que destruyó todo el material existente en los periódicos monárquicos lo componían unas 40 personas.

Se han practicado algunas detenciones; pero después de prestar declaración eran puestos en libertad los detenidos.

Los periódicos republicanos condenan el hecho, y también lo ha reprobado el ministro de la Gobernación, considerándolo atentatorio á los principios de disciplina social y á los legítimos derechos de propiedad de cada uno.

El gobernador civil atribuye lo sucedido al lenguaje que venían empleando los periódicos atropellados.

El Mundo opina que resultará inútil tratar de inquirir quién realizó el atropello, pues fué obra del populacho, que en menos de media hora destruyó todo el material, maquinarias, libros y muebles de las redacciones asaltadas.

En la redacción de *El Correo de la Mañana* fué hallada una bandera, azul y blanca, del antiguo régimen.

Se atribuye el atropello á una Sociedad de carbonari.

La Guardia republicana, que acudió desde los primeros momentos, presenció impasible el saqueo.

Sólo cuando recibió órdenes del ministro de la Gobernación rodeó y custodió las redacciones.

El gobernador civil de esta capital ha dicho á los periodistas que estaba enterado desde hace tiempo de los manejos de algunos enemigos del régimen actual, quienes desde el extranjero hacen una campaña tendenciosa contra la República.

Cree estar seguro el gobernador de que todo ello está inspirado por determinadas personalidades del antiguo régimen, acudidas por el P. Cabral, jesuita.

Dijo además la citada autoridad de Lisboa que de todas sus averiguaciones había dado cuenta al Gobierno provisional.

Terminó la entrevista con los periodistas deplorando los sucesos de ayer, por cuanto pueden servir de pretexto para hacer una campaña difamatoria contra el nuevo régimen.

Los anarquistas en Chile.

Londres, 9.

Dice *The Times* que ha recibido un cablegrama de Santiago de Chile dando cuenta de que los huelguistas ferroviarios han dado fuego á la estación central.

Las pérdidas ascienden á 150.000 libras esterlinas.

El fuego destruyó todos los coches camas, coches-restaurants, el tren presidencial y un lado del edificio.

Un príncipe aviador.

Como ya se sabe, el príncipe Enrique de Prusia, hermano del Kaiser, se ha dedicado á la aviación con el entusiasmo reflexivo que constituye el fondo de su carácter.

Ha enviado al *Berliner Tageblatt* un artículo, en el que cuenta sus impresiones respecto á esto.

A dicho trabajo periodístico pertenecen los párrafos que siguen:

«Comencé aprendiendo en una semana de estudios prácticos la teoría en que se basan los aeroplanos.

Luego tomé varias lecciones, utilizando un aparato de los más perfeccionados.

Luego, y tras estos estudios preliminares, realicé un vuelo con Von Euler, que me servía como pasajero en su aeroplano.

II

Clubin distingue á alguien.

Zuela iba alguna vez á comer á la posada Jean y el señor Clubin le conocía de vista.

Este, por lo demás, no era orgulloso ni se desdeñaba de conocer de vista á los truhanes.

Llegaba á veces hasta á conocerlos de hecho, dándoles en público la mano y saludándolos.

Hablaba inglés con el *smugler* y charpurreaba el español con el contrabandista. Sobre esto tenía sus máximas por el estilo de éstas:

«Se puede sacar el bien del conocimiento del mal. El guardabosque saca prove-

nico fué general en la banca, en la industria y en el comercio, que sentía temblar la tierra y donde abundaban las quiebras. En la política había un «sálvese el que pueda».

Lavalette había huido. Lefebvre Desnouettes también, Delon lo mismo.

Los tribunales excepcionales eran cada día mas temibles y Trestaillo todavía más. Huíase del puente Saumur, de la explanada de la Reole, del muro del Observatorio de París, de la torre de Taurias de Avignon, siluetas lúgubramente de pie en la historia, que la reacción señaló y donde aún hoy se distingue aquella mano ensangrentada.

En Londres el proceso Thistlewood, con ramificaciones en Francia; en París, el proceso Trogoff con ramificaciones en Bélgica, en Suiza y en Italia, había multiplicado los motivos de inquietud y desaparición, y aumentando aquel profundo derrotero subterráneo que formaba el vacío hasta en las filas más elevadas del orden social de entonces. Todos procuraban ponerse en seguridad. Estar comprometido era estar perdido. El espíritu de

los tribunales prebostales había sobrevivido á la institución. Se condenaba por complacencia.

Unos escapaban á Tejas, otros á las montañas rocosas; otros al Perú, otros á Méjico. Los hombres del Loire, bandidos entonces y hoy paladines, habían fundado el campo de Asilo.

Una canción de Beranger decía: «Salvajes, somos franceses; apiadaos de nuestra gloria».

No había más recurso que expatriarse. Pero no hay cosa menos sencilla que la fuga; este bisílabo contiene abismos.

Para el que se evade, todos son obstáculos.

Ocultarse equivale á distraerse. Personas notables y hasta ilustres, se veían precisadas á valerse de procedimientos de mala ley, y aún á veces le salían mal.

Acostumbrados á proceder con llaneza, se les hacía difícil deslizarse á través de las mallas de la evasión.

Imagínese á la inocencia obligada á aparentar desocío, á la virtud disfrazando su voz, á la gloria poniéndose un antifaz.

Durante dicho vuelo me perfeccioné en la maniobra de las palancas.

Mi profesor preguntóme entonces si yo había observado cuidadosamente todos sus movimientos y si me sentía capaz de intentar solo un vuelo un poco largo.

Contesté afirmativamente. No obstante, comprendía que tendría que luchar con dificultades graves.

Tengo cuarenta y ocho años, estoy casado y tengo hijos.

Si hubiera pensado en esto, habría vacilado y aplazado la tentativa para más adelante. Pero no me detuve a reflexionar, y me dije: Voy a darme cuenta de todo.

Y logré mi objeto, afortunadamente. Después de este mi primer vuelo decidí hacer los estudios necesarios para obtener el diploma de piloto de aeroplanos.

Mi opinión es que, en el estado actual de la aviación, no se puede pensar en aquellos como en un medio de transporte regular.

Los aparatos son todavía muy complicados.

Los motores carecen de fijsa, y con frecuencia se paran sin que se sepa la causa.

El aeroplano, en suma, depende todavía demasiado del viento y de la temperatura.

Sin embargo, si estos aparatos, más pesados que el aire, no sirven para el transporte regular, pueden prestar muchos servicios en la guerra.»

Nuevo combate

Constantinopla, 9.

Se ha verificado un nuevo combate en Mahad (Yemen), entre imperiales y turcos.

Las tropas del Gobierno rechazaron á los rebeldes, ocasionándoles 300 muertos.

Los turcos tuvieron 45 muertos y 80 heridos.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

Los muertos y heridos de Riotinto.

Huelva, 9.

Ya se conocen los nombres de los muertos y heridos en la catástrofe de Riotinto. Son los siguientes:

Francisco Tudela Navarra, diez y siete años; Antonio Martín López, diez y nueve años; ambos naturales de Riotinto. Santiago Prior Mota, de diez y siete años, natural de Usagre (Badajoz). Juan Manuel Pinto Fuentes, de diez y nueve años, natural de Palenciana (Córdoba). Tomás Romero Pavón, de diez y nueve años, natural de Puebla. Diego Cama Guitres, de diez y seis años, natural de Bermeo (Cádiz). Todos ellos resultaron muertos en la catástrofe.

Heridos graves lo fueron: Eusebio González, de veintiséis años, que resultó con las dos piernas fracturadas, natural de Almonaster, pueblo de esta provincia. Está grave.

Pablo Rodríguez Semar, de diez y seis años, natural de Aroche. Heridas leves en el pie derecho y en la mano izquierda.

Miguel Domínguez Gómez, de diez y siete años, natural de Badajoz. Herido levemente en el pie y mano derechos.

Nicolás Santos Rodríguez, de diez y ocho años, natural de Nerva. Herido en la pierna derecha, leve.

Antonio Acosta Mesa, de diez y ocho años, de Nerva. Heridas leves en la cabeza y en la pierna izquierda.

Muerte repentina.

Cádiz, 9.

En la iglesia mayor de San Fernando falleció de repente la madre del capellán de la Armada, D. José Cordero.

Billete falso.

Vigo, 9.

En la Administración de Loterías núm. 1 se ha presentado al cobro un décimo del billete núm. 24.791 del sorteo de Navidad, resultando falso.

Parece ser que el décimo procedía de Portugal, en donde se han vendido más billetes con el sello de una Administración de Loterías de Madrid establecida en los barrios bajos.

Contra los Consumos.

Valencia, 9.

El gobernador ha enviado á Benaguacil fuerzas de la benemrita.

Reclamaba la adopción de esta medida un conato de motín para protestar del arrendamiento de la cobranza del impuesto de Consumos.

Hubo anoche en Benaguacil gran marejada, pero el alcalde logró apaciguar temporalmente los ánimos.

Como se teme que los sucesos se reproduzcan, de ahí la medida adoptada por la primera autoridad civil de la provincia.

Barco en peligro.

San Sebastián, 9.

El vapor pesquero «Alerta», de la matrícula de Bermeo, chocó contra el muro del muelle, destruyéndose la proa.

El buque empezó á hacer agua en evitación de que se fuera á pique; se lanzó al mar toda la pesca que conducía.

Otra catástrofe minera.

Castro Urdiales, 9.

Trabajando una cuadrilla de obreros en la extracción de tierras en una escombrera de la mina «Anita», perteneciente á este término municipal, observó el capataz un corrimiento de las tierras y dió la voz de alarma.

Los obreros se apresuraron á ponerse en

salvo; pero se derrumbaron las tierras y se pultaron á seis desdichados.

Dos fueron extraídos vivos, uno con un brazo roto y otro con una pierna destrozada. Los otros cuatro fueron sacados muertos de entre los escombros.

Información de Marina

Nombramientos:

Se ha nombrado comandante del transporte «Almirante Lobo», al capitán de fragata D. Emiliano Enríquez Loño.

Se ha nombrado ayudante personal del contralmirante D. Juan José de la Matta y Montes, al teniente de navío D. Venancio Nardiz y Alegría.

Se ha dispuesto cese de Ayudante personal del general de Ingenieros D. Cayo Puga, el alférez de Navío D. Juan Carro y Andrés, que embarcará en el cañonero «Marqués de Mollins», relevando al oficial de igual empleo D. Ricardo Nava de Celis.

Teatro Español

«Alma remota».

El afán de novedad ha hecho que el excelente y joven autor Agustó G. Linares no haya tenido un éxito completísimo en su primera producción dramática.

En «Alma remota» se ve antes que nada al escritor brillante y rotundo, de estilo clásico y limpio, y algunas veces, muy pocas, se dibuja la silueta del autor dramático.

Acaso cuando se deje de sutilezas y de snobismos, cuando plantee problemas en el teatro y los desarrolle con su sonora prosa, alcance grandes triunfos de público.

Si sigue por el camino de anoche logrará una estimación literaria, pero nada más.

La acción de «Alma remota» no emociona ni interesa, y sólo en el segundo acto la trama logra entrar en el público, y se ve entonces al espectador sentirse atraído por el nudo de la obra.

El poema de A. G. Linares es una brillante muestra de su talento y una esperanza de lo que es capaz de producir.

«Alma remota» se apoya en la música, como la «Arlesiana», para la mayor comprensión del asunto, y el maestro Aroca ha hecho una partitura muy adecuada en la que, á falta de una inspiración desbordante, se advierte una técnica nada vulgar y una instrumentación muy justa.

La interpretación fué excelente, á pesar de las grandes dificultades que hay que vencer. Se distinguieron las Srtas. Matilde Moreno y Villegas y los Sres. Calvo y Ruiz Taty.

El día político

Consejo de ministros

Sin previo anuncio, y cuando ningún asunto parecía hacer necesaria la celebración de un Consejo de ministros, se reunieron éstos ayer tarde en el domicilio del Sr. Cobian.

La noticia, al ser conocida en los Centros políticos, produjo alguna expectación y no pocos comentarios, llegándose á creer que la reunión del Consejo podría tener relación con el inopinado regreso á España del ministro de Marina.

Terminó el Consejo cerca de las seis, y las referencias que de él facilitó el ministro de la Gobernación son las siguientes:

Primeramente se ocuparon los ministros en la distribución de los fondos del mes y de las obras que deben ser acometidas para remediar, en lo posible la crisis obrera. Al efecto, el ministro de Fomento expuso un avance de sus planes para dar ocupación al mayor número posible de obreros.

Además de las obras por cuenta del ministerio de Fomento, hay que agregar las plazas que á los obreros se concede por el Canal de Isabel II y por la Hidráulica Santillana.

El ministro de la Gobernación dió cuenta de la necesidad de habilitar un crédito para atenciones sanitarias, porque está agotado el último que fué concedido, y es necesario tener montadas las estaciones sanitarias de segunda clase, puesto que existen casos de cólera en Rusia y en Madera.

Trató el ministro de Hacienda de la contribución industrial, dando cuenta de un proyecto para aumentar la recaudación por dicho concepto.

Quedó acordado que el ministro de Gracia y Justicia vaya á fines de semana á Barcelona, con objeto de inaugurar el Museo Social.

Se dió lectura de un telegrama del señor Canalejas participando que el temporal había impedido ayer la visita á los campamentos y anunciando una conferencia que celebrarán el Rey y los ministros con los presidentes de la Cámara de Comercio y Junta de arbitrios.

Se acordó dirigir al general Aldave un telegrama de felicitación.

Hasta aquí llegan las referencias que del Consejo facilitó el Sr. Alonso Castrillo. El presidente interino se excusó de detenerse

con los periodistas, alegando que tenía mucha prisa

Invitación aceptada.

El día 13 saldrá para Barcelona el ministro de Gracia y Justicia, que, accediendo gustoso á la invitación recibida, asistirá á la inauguración del Museo social.

Las huelgas.

Las noticias oficiales recibidas ayer acerca de las huelgas son satisfactorias.

Se ha solucionado la de la mina «Castillo de las Guardas», de Sevilla, y en cuanto á Barcelona, los trabajos del muelle siguen realizándose sin dificultad.

La de Huelva está en camino de una pronta solución.

Nuevo ministro.

Ayer mañana hizo su visita oficial al ministro de Estado el nuevo ministro de los Países Bajos en esta corte.

A esperar al Rey.

Anoche salieron para Almería con objeto de recibir al Rey á su regreso de Melilla, el subsecretario de la Presidencia, D. Leopoldo Serrano, y el senador señor conde de Villamonte.

El cólera en Madera.

La epidemia cólera en la isla de Madera, según parte oficial facilitado ayer en el ministerio de Estado, ha causado hasta últimos del año anterior, 407 defunciones. El número total de atacados fué 1.323.

Las comunicaciones con la Argentina

Es indudable que se ha iniciado un salvable movimiento de aproximación entre España y la República Argentina, y no lo es menos que nos importa grandemente fomentar y estrechar las relaciones con la rica y floreciente Nación del Plata.

Por desgracia, ni los intereses permanentes de la raza, ni las altas conveniencias del comercio, constituyen estímulo bastante poderoso para hacernos sacudir la apatía que nos domina, é impulsarnos á poner en práctica los medios adecuados para estrechar más y más esas relaciones. Aquí no se apasiona la opinión más que con las menudencias de la política, y por ello han podido pasar inadvertidas las fundadas quejas de los periódicos de Buenos Aires, acerca de algunas deficiencias y de algunos errores de nuestra Administración, que contribuyen á dificultar las comunicaciones entre España y la Argentina.

Creemos prestar un servicio al comercio, y por tanto al país, contribuyendo á que esas deficiencias se subsanen y esos errores se corrijan, y para ello llamamos la atención del ministro de la Gobernación y del director general de Correos y Telégrafos sobre los hechos denunciados por *El Diario Español*, de Buenos Aires.

«La correspondencia de Galicia para la Argentina—escribe el citado periódico—se envía por la Administración española, á Lisboa, «un día antes» de la fecha señalada para que los mismos vapores que la han de conducir se detengan en Vigo ó en La Coruña. Este es un caso sin explicación. Si los vapores han de detenerse en ese puerto, ¿por qué se utiliza, con pérdida de tiempo, la intervención de un correo extranjero? En caso de que no se detuvieran allí, ¿no sería lógico enviar la correspondencia á última hora, en el último tren, en vez de adelantarse á la fecha de salida?»

Pero no es sólo esto. Podemos agregar que la correspondencia enviada desde aquí pasa por las mismas peripecias lamentables, por culpa de nuestro correo, aferrado á una rutina verdaderamente incomprensible.

Los vapores de la Mala Real y de la Hamburg Sudamericana salen de Buenos Aires y tocan en Vigo y La Coruña. Pues bien; la correspondencia que para esos vapores se envía, siguiendo las indicaciones de nuestra Administración, se desembarca en Lisboa, y de allí se manda á la primera oficina española, Túy, donde se la clasifica y distribuye. Mas sucede que esa oficina, de quinta ó sexta clase, no dispone más que de un empleado, y ese hombre hace la clasificación con toda la tranquilidad que es de suponer, sin apresuramientos.

Sucede así que la correspondencia para Vigo, desembarcada en Lisboa, se distribuye en el punto de su destino cinco ó seis días después de haber pasado por allí el vapor que la trajo de Buenos Aires.»

No necesitamos decir cuán fundadas nos parecen estas quejas.

Los hechos denunciados por el periódico porteño entrañan un grave perjuicio para el comercio, é impiden, además, el establecimiento del servicio de última hora, con doble franqueo, que existe ya en todo el mundo, y cuya falta aquí causa verdaderas perturbaciones en los negocios.

El Diario Español cuenta que un comerciante español, establecido en Buenos Aires, telegrafió á Barcelona pidiendo la inmediata remesa de un artículo que se le había concluido, y que no existía en aquel mercado. La casa expedidora cumplió su cometido, y al día siguiente embarcó en un vapor italiano una partida de mercancías, que diez y ocho días después se hallaba en la aduana porteña. Pues bien; á pesar del apresuramiento con que la operación se llevó á cabo, las mercancías no pudieron ser retiradas sino ocho días más tarde, cuando llegó, en otro vapor, la carta conteniendo los documentos

de embarque. Las mercancías habían sido embarcadas, pero la carta con los despachos y documentos no llegó en el mismo vapor, sencillamente porque el correo cierra la valija un día antes. «Si existiera—dice *El Diario*—servicio de última hora, tan fácil como es, tan sencillo, nada de eso sucedería.»

Y nada de eso debe suceder: es preciso que nada suceda, y para que se ponga pronto remedio á semejantes deficiencias, llamamos sobre tales hechos la atención del ministro de la Gobernación y del director general de Correos y Telégrafos.

Es preciso que no pueda repetirse que «falta en España ese moderno sentido de la velocidad, que ha hecho la victoria de los demás países europeos, cada uno en su momento, y que hoy mantiene una digna y utilísima rivalidad entre todos». Es preciso que nos persuadamos de que el secreto de las victorias comerciales es hoy día un caso de rapidez, y que cuanto más rápidamente se atienden las necesidades de los mercados consumidores, más fácilmente se impone el pueblo productor.

A esa rapidez es indispensable que contribuya la Administración pública perfeccionando los servicios: al hacerlo prestará un positivo servicio al comercio, y por tanto, á la riqueza del país.

Información de Guerr.

Ascensos.

En la propuesta reglamentaria de este mes ascienden en la Guardia civil, dos tenientes coroneles, cuatro comandantes, seis capitanes, 16 primeros tenientes, 21 segundos y 29 sargentos á segundos tenientes de la Escuela de Reserva, é ingresan en el Cuerpo 10 primeros tenientes de Infantería.

En Infantería ascienden: dos tenientes coroneles, á coroneles; 14 comandantes, á tenientes coroneles; 23 capitanes, á comandantes, y 43 tenientes á capitanes.

En Caballería: un teniente coronel, á coronel; cuatro comandantes, á tenientes coroneles; once capitanes, á comandantes, y 29 tenientes, á capitanes.

En Equitación: un profesor primero, á mayor; tres segundos, á primeros; un tercero, á segundo, é ingresan, como profesores terceros, siete aspirantes.

En Ingenieros ascienden un teniente coronel á coronel, cuatro comandantes á tenientes coroneles, cinco capitanes á comandantes y trece tenientes á capitanes.

Mañana publicará el *Diario Oficial* los cuatro últimos.

Real licencia

Se le ha concedido para contraer matrimonio al farmacéutico primero D. Cándido Alonso Bermúdez.

Supernumerario.

Vuelve á activo el teniente coronel de Artillería, en situación de supernumerario sin sueldo, D. Rafael Lorente Armesto.

Licencia.

Se han concedido seis meses de licencia para el extranjero, al capitán de Artillería D. Rafael Latorre.

Notas del foro

Nulidad de testamento.

Ante la Sala primera del Tribunal Supremo se ha celebrado la vista de un recurso en el que se pide la nulidad de un testamento.

En Villafranca (Guipúzcoa), un señor otorgó testamento abierto ante un notario sin intervenir intérpretes, á pesar de no conocer el testador el castellano, que fué en el idioma en que dicho documento fué extendido.

El letrado Sr. Perostorena ha sostenido la nulidad del testamento, por la no intervención de los intérpretes en el mismo.

Con las manos en la masa.

Manuel Fernández y Carlos García fueron sorprendidos una noche por la policía al intentar penetrar en una joyería de la calle de la Victoria.

Al ser sorprendidos se dieron á la fuga y desaparecieron.

La policía siguió su pista y algunos meses después logró detenerlos, encontrándoles con una colección completa de efectos destinados al robo.

El Tribunal popular, reunido ante la Sección 1.^a de lo criminal, ha dictado en contra de ellos veredicto de culpabilidad, condenándoles la Sala á la pena un año y un día, por considerarles autores de un delito de tenencia de útiles para el robo.

Gran Café Restaurant

LABRAÑA

El mejor situado de Madrid. Servicio á la carta y por cubiertos. Salones reservados. Especialidad en banquetes.

BOLSA DE MADRID

(COTIZACIÓN OFICIAL COMPARADA)

VALORES PUBLICOS	DÍA	DÍA
4 por 100 perpetuo interior.		
Fin corriente.....	85 05	85 05
Fin próximo.....	00 00	00 00
Al contado.		
Serie F de 50.000 ptas. nominales.	84 85	84 90
» E de 25.000 » »	84 90	84 95
» D de 12.500 » »	85 00	85 10
» C de 5.000 » »	86 45	86 50
» B de 2.500 » »	86 70	86 80
» A de 500 » »	86 70	86 80
» G y H de 100 y 200 nominales.	86 70	00 00
En diferentes series.....	86 70	86 80
4 por 100 amortizable.		
Serie F de 25.000 ptas. nominales.	92 70	92 70
» D de 12.500 » »	00 00	00 00
» C de 5.000 » »	00 00	92 75
» B de 2.500 » »	92 70	92 75
» A de 500 » »	92 70	92 75
En diferentes series.....	92 70	92 75
5 por 100 amortizable.		
Serie F de 50.000 ptas. nominales.	101 80	102 05
» E de 25.000 » »	101 85	102 05
» D de 12.500 » »	00 00	102 05
» C de 5.000 » »	101 95	102 05
» B de 2.500 » »	101 90	102 05
» A de 500 » »	101 95	102 05
En diferentes series.....	101 95	102 05
Bancos y Sociedades.		
Cédulas hipotecarias al 4 por 100.	101 60	101 65
Acciones del Banco de España.....	455 00	455 00
Idem del Banco Hipotecario.....	338 00	340 50
Idem del Banco de Castilla.....	000 00	000 00
Idem del Hispano-americano.....	000 00	000 00
Idem del Español de crédito.....	127 00	000 00
Idem del de Rio de la Plata.....	503 00	512 00
Idem del Central Mexicano.....	00 00	50 75
Azucareras preferentes.....	00 00	00 00
Idem ordinarias.....	00 00	00 00
Idem obligaciones.....	81 50	000 00
Otros valores.		
Compañía General Madrileña de Electricidad.....	00 00	000 00
Sociedad Eléctrica de Chamberí.....	00 00	000 00
Idem id. id. obligaciones.....	00 00	000 00
Electricidad Media de Madrid.....	00 00	000 00
Compañía Peninsular de Teléfonos.....	00 00	000 00
Canal de Isabel II.....	000 00	000 00
Construcciones metálicas.....	91 15	000 00
Ferrocarril de Valladolid á Ariza.....	000 00	000 00
Unión de Explosivos.....	300 00	308 00
Obligaciones Diputación provincial.....	000 00	000 00
Sociedad Editorial de España.....	000 00	000 00
Fundador.....	000 00	000 00
Idem id. id.—Ordinarias.....	000 00	000 00
Compañía Madrileña de Urbanización.....	000 00	000 00
Ayuntamiento de Madrid.		
Obligaciones de 250 pesetas.....	000 00	000 00
Idem de Errianger y Compañía.....	000 00	000 00
Idem por resultados.....	000 00	000 00
Idem por expropiaciones del interior.....	000 00	000 00
Idem id. en el ensanche.....	000 00	000 00
Cambios sobre el Extranjero		
Paris, á la vista.....	7 45	7 45
Londres, á la vista.....	00 00	27 17
Barcelona.		
Á las 4,45 de la tarde.		
Interior fin de mes, 85,02.—Idem próximo, 00,00.—Nortes, 91,85.—Alicantes, 96,30 Orenses, 00,00, Paris á la vista, 7,55.—Londres ídem, 27,19		

Aqua de Borines

Sin rival para mesa, estómago, intestinos, diabetes y vias urinarias y respiratorias. Universalmente reconocida como la mejor, por la ciencia y los enfermos.—De venta en todas partes. Depósitos: Capellanes, 10, y Alcalá, 7. —Pedidos é informes, Fomento, 1 triplicado

ESPECTÁCULOS

</

BICARBONATO DE SOSA QUIMICAMENTE PURO de TORRES MUNOZ

Servicios de la Compañía Trasatlantica

Línea de New-York, Cuba y Méjico.—El día 26 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor «Montevideo», directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto México.
Línea de Venezuela-Colombia.—El día 10 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 11 de Valencia, 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 y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabánilla, Curaçao, Puerto Cabello, la Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico con transbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con transbordo en Curaçao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con transbordo en Puerto Cabello.
Línea de Filipinas.—El día 10 de Diciembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor «C. López y López» directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Sirviendo por transbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, J. va, Sumatra, China, Japón y Australia.
Línea de Buenos Aires.—El día 3 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor «León XIII» directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.
Línea de Canarias, Fernando Póo.—El día 2 saldrá de Barcelona, el 3 de Valencia, el 4 de Alicante y el 7 de Cádiz, el vapor «San Francisco» directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernando Póo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento y muy cómodo trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga, se expenden 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 flotes de exportación.*—La Compañía hace rebajas de 3 por 100 en los flotes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la Real orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.
Servicios comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

Línea de Cuba y Méjico.—El día 17 de Diciembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor «Alfonso XIII», directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con transbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela Colombia.
 Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

DISPONIBLE

LA MARITIMA. Compañía Mahonesa de Vapores.—Itinerarios: Salidas de Mahón: domingos, siete mañana, para Barcelona, con escalas en Ciudadela (Menorca) y Alcudia (Mallorca); martes, cinco tarde, para Barcelona, directo.—Salidas de Barcelona: martes, cuatro tarde, para Mahón, con escalas en Alcudia y Ciudadela; jueves, seis y media, para Mahón, directo.—Salidas de Palma de Mallorca: domingos, seis y media tarde, para Mahón.
 —Vapores: «Isla de Menorca», 1.022 toneladas; «Monte Toros», 851; «Menorquina», 1.945; «Ciudad de Mahón», 910.—Dirección telegráfica: Maritima-Mahón.

CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES DE HIERRO, ACERO, MADERA Y MIXTAS.
 Especialidad en yachts de vela, vapor y automóviles.—Remolcadores, buques para carga, gabarras, lanchones, embarcaciones para pesca.—Grúas, ganguiles, dragas y toda clase de material marítimo.—Cabrestantes, bombas, válvulas, tornos, etc., etc.—Astilleros Burrell, carretera de casa Antúnez, teléfono núm. 3.401. Barcelona.—Construcción de máquinas motrices y auxiliares de vapor, calderería, motores a explosión.—Talleres de velamen, motonera, maniobra, ebanistería y lampistería.—Construcciones metálicas de todas clases, puentes blindados y toda clase de armaduras.—Instalaciones motrices a gas pobre, gasómetros y gasógenos.

SUBMARINE SIGNAL COMPANY (Compañía de señales submarinas). Oficina principal: Fas-House New Broad St. London.—Dirección telegráfica: Submarinos, London.—Talleres: 10, Duke Street, Liverpool.—Dirección telegráfica: Submarine, Liverpool.—Agentes para Alemania, Holanda, Bélgica, Rusia y Austria.—Norddeutsche Maschinen, und Armaturen Fabrik.—Bremen, Alemania.—Dirección telegráfica: STEPHANUS, Bremen.—Esta Sociedad se dedica a construir e instalar aparatos para transmitir y recibir sonidos a través del agua, tanto en los buques como en los faros, boyas y faros flotantes. La instalación de los aparatos receptores puede hacerse con la mayor rapidez en cualquier puerto, sin entrar en dique y sin producir ningún desperfecto en el casco del buque. El uso de las señales submarinas es hoy indispensable para la seguridad de la navegación en tiempos cerados y de nieblas. Tiene montados más de 93 aparatos en las costas de todo el mundo y 431 en los buques de todas las naciones.—Recomendada por todos los Gobiernos, y especialmente por el Almirantazgo inglés.

“DIARIO DE LA MARINA,” Almirante, 15, bajo izquierda MADRID

APARTADO DE CORREOS. NÚM. 320

sr. Gerente del Diario de la Marina

MUY SEÑOR MÍO:

D. _____
 residente en _____ provincia de _____
 calle de _____
 núm. _____ piso _____ se suscribe al DIARIO DE LA MARINA por un (1) _____

Firma del suscriptor

(1) Indíquese el tiempo que ha de durar la suscripción.

ASTILLEROS DEL NERVIÓN(Bilbao-Sestao).
 Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.—Reparación de cascos, máquinas y calderas.—Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho.—Máquina de 100 toneladas.—Construcción de máquinas y calderas de vapor.—Especialidad en máquinas marinas.—Material para minas.—Tranvías aéreos.—Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.—Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.—Instalación de lavaderos.—Construcciones metálicas, como puentes, armaduras, etcétera.—Fundición de piezas hasta 20 toneladas.—Presupuesto gratis.

Agente comercial en la República Argentina

Se encarga de la propaganda y venta de cualquier artículo, y de comisiones en general.
 Los señores comerciantes se ahorrarán los gastos enormes que ocasiona el envío de viajeros especiales, dirigiéndose a Flairito, calle Pueyrredón, núm. 1.815. Buenos Lires.

CORCHO HIJOS. Santander.—Ingenieros constructores.—Reparaciones de buques en general.—Construcción de embarcaciones menores, gabarras, pontones, boyas, etc., etc.—Estos talleres son los únicos encargados hace más de treinta años de cuantas reparaciones se llevan a efecto en este puerto en los buques de la Compañía Trasatlántica Española.—Dirección telegráfica: Corcho Santander.

F. E. G. THOMSON HOUSTON IBÉRICA (Sociedad anónima).—Calle del Prado, 2, Madrid.—Sucursales: Barcelona, Bilbao, Gijón, Lisboa y Oporto.—Dinamos, motores, transformadores, turbo-dinamos, turbinas de vapor, instalaciones completas en buques.—Representantes exclusivos en España de la telegrafía sin hilos sistema Telefunken.

SERAFÍN ZARANDETA CASANOVA.—Fábrica de salazones y conservas de pescados.—Marca registrada «Pepito».—Isla Cristina (Huelva).

JUAN ZAMORANO.—Fábrica de salazones y conservas de pescados en Isla Cristina (Huelva) y Rota (Cádiz).—Isla Cristina (Huelva).

LOYD ITALIANO.—Società di Navigazione. Servicio rápido mensual entre Génova y Buenos Aires, con escala en Barcelona, con magníficos y rápidos vapores a dos hélices y doble máquina. Alojamiento especial para pasajeros de primera y tercera clase.—Duración del viaje: 17 días.—Agentes de la Compañía en Barcelona: Parés y Compañía, Ramba de Santa Mónica, 18, principal.

FEU HERMANOS (Ayamonte).—Conservas de pescados.—Fábricas en Ayamonte (España), Portimao y Olhao (Portugal).—Fábrica en Guano.—Dirección telegráfica: Feu.—Marca registrada: Flor de Guadiana.

El mejor remedio para el estómago

Latas económicas a 5 ptas.

De venta: San Marcos, II (Madrid) y en todas las farmacias y droguerías de España y Ultramar.

En estado de pureza es el verdadero eficaz del estómago, por lo cual puede decirse que es el opio del órgano. Se emplea con éxito en el reumatismo articular agudo, crónico, y en la gta. Es el mejor polvo dentrífico y más económico. Se vende el polvo en cajitas de 0,50 y 1 pesetas; y las pastillas a 0,50 pesetas.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao a Sevilla y de Sevilla a Marsello

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Tra-tos, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Esparte, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafal-gar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.
Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.—Tres salidas semanales de to-dos los demás puertos hasta Sevilla.
Servicio quincenal entre Bayonne y Burdeos.—Se admite carga a flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.
 Para más informes: oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

Vickers, sons and Maxin Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rá-pido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. 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 Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulos», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 tonela-das y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Liber-tad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentine» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 tonela-das y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengean-ces», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Ho, ue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes cons-truidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 370 buques de distintas clases.

SOCIEDAD DE ALTOS HORNOS DE VIZCAYA BILBAO

Fábricas en Baracaldo y Sestao.

LINGOTES al cok de calidad superior para Fundiciones y hornos Martin Siemens. ACEROS Bessemer y Siemens-Martin, en las dimensiones usuales para el comer-cio y construcciones.
CARRILES VIGNOLE, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.
CARRILES PHOENIX Ó BROCA para tranvías eléctricos.
VIGUERÍA para toda clase de construcciones.—CHAPAS gruesas y finas.—CONSTRUCCIONES DE VIGAS armadas para puentes y edificios.
FABRICACION especial de **hojalata**.—CUBOS y BANOS galvanizados.—**LATERIA** para fábricas de conservas.—ENVASES de hojalata para diver-sas aplicaciones.—Dirigir toda la correspondencia a

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA.—BILBAO

HERRERIA DE JOSE RIBAS.—Taller de repa-raciones navales.—Nacional, 51 y Mayor, 102 (Barceloneta).

B. LOND HERMANOS.—Ceuta.—Agentes de la Compañía Trasatlántica Española.—Servicio Italo-Español.—Administradores, subalter-nos de la Compañía Arrendataria de Tabacos.—Consignatarios de la casa Riuz y Torres de Barcelona.—Representaciones y consignaciones.

ANTONIO YBANCOS LLORCA, agente de la Sociedad de Navegación.—Servicio Italo-Español.—Exportación de huevos, pescados, almendras, miel, cera, pieles, esparto y palmas, tejidos y coloniales.—Compra-ventas por cuenta propia y en comisión.—Cobro de giros.—Al-lucemas.

AGENCIA MARITIMA.—Julio Hernández.—Orán.—Comisiones, consignaciones, tránsi-tos, seguros y fletamentos.—Transportes com-binados para los puertos de Argelia, Italia, Fran-cia, España, Portugal y Marruecos.—Eserito-rio: Orleans, 6.—Telegramas: Hernández, con-signatario.—Clave telegráfica: A. B. C. 5, edi-ción.

JUAN B. LLOVET, Agente de vapores espa-ñoles y extranjeros.—Grao-Valencia.

JUAN BOROES CLAY ERIE, Las Palmas (Gran Canaria).—Agente de los vapores trasatlán-ticos de los señores Píñillos, Izquierdo y Compañía, Sociedad en comandita, de Cádiz.—Comi-siones, consignaciones y tránsitos.

IGNACIO MORALES HURTADO.—Consigna-tario de vapores.—Alameda, 13 y 15, Málaga.

SERAFÍN ROMEU FAGES.—Fábricas de con-servas de pescados en barbato, Isla Cristina y Cádiz.—Isla Cristina (Huelva).

JUAN MARTIN CABET.—Fábrica de Salazo-nes y conservas.—Marca, «La Primera» Isla Cristina (Huelva).

SORBINOS DE TOMAS LOPEZ.—Fábrica de salazones y conservas de pescados, Isla Cri-stina (Huelva).

PEREZ HERMANOS.—(Ayamonte).—Fábrica de conservas, escabeches y salazones.—Fá-brica de guanos.

MELITON FERNANDEZ.—Consignatario de Buques de vapores y de vela.—Agente gen-eral de vapores de Angel Pa odi fu Bineo, de Génova, con servicio regular a Burdeos y puertos principales de Italia; consignatario de «La Naviera del Noroeste» y subdirector de la Compañía de Seguros marítimos y terrestres «El Alba», de Gijón. (La Coruña).

HERRERIA de Salvador Parés (hijo de Félix).—Nacional, 35 y Mayor 70 (Barceloneta).

HIJOS DE G. CARRATALA, consignatario de la Compañía Valenciana de Navegación.—Representante de los guanos marca Saint Gobain.—Comisiones, consignaciones y tránsitos (Alicante).

MESA Y COMPAÑIA, Sociedad en comandita, exportadores de pescados salados.—Pro-ducto de la almadraba.—Aguas de Ceuta.

ANTONIO LOPEZ DE NEIRA, agente de la Compañía Trasatlántica (Vigo).

EFFECTOS NAVALES Y COMESTIBLES de Juan Martorell, Paseo de Colón, 15 (Barcelo-na).—Teléfono 1.335.

Diario de La Marina

Precios de suscripción

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

Pídanse tarifas de publicidad