

# DIARIO DE LA MARINA

Sexta época.—Año XXXIII

Viernes 28 de Junio de 1901

Número 100

## CANCER NACIONAL

El espectáculo del Congreso ayer con la estemporánea intervención del Sr. Silvela interpellando al Gobierno sobre los últimos sucesos ocurridos con motivo de la cuestión religiosa y la actitud del señor marqués de la Vega de Armijo por cuestión tan fútil é injusta como es el acta de Cibra, que por imposición quiere que se adjudique a un amigo suyo, revelan claramente que el apasionamiento y el interés personal continúan siendo los móviles de esta sociedad descompuesta.

La inoportunidad y la falta de consistencia ligadas con la comoción de zaherir fementidamente las características del Sr. Silvela, estadista por eliminación y uno de los hombres más funestos que la política española ha producido.

El señor marqués de la Vega de Armijo, es otro personaje conspicuo que no sabemos haya hecho, escrito ó desarrollado nada útil á la Patria que digno sea de mención y que no dejará en la historia rastro alguno de ninguna de sus gestiones públicas.

Hemos dicho muchas veces que España carece de hombres civiles de verdadera talla, y que esta es la causa de las desdichas de la nación; pues cuando le ha sido preciso evolucionar se ha visto forzada á apelar á los caudillos militares, los que cumplieron su misión mientras la acción fué necesaria, pero sin condiciones para estatuir, nunca pudieron dar firme y permanente á la constitución nacional. De aquí el desorden en que desde hace un siglo vivimos, que si no se contiene acabará con el país.

Y todavía se pretende, cuando su inutilidad es manifiesta en su propia esfera, que los organismos militares sean dirigidos por hombres civiles tomando ejemplo de naciones donde los estadistas abundan, sin duda para que en aquellos Institutos que son los únicos que hasta ahora han dado hombres á la Patria, se agote el manantial y se ponga á la misma altura de desorganización y esterilidad que los restantes que el elemento civil maneja.

Es doloroso que la educación nacional sea tan deficiente que no produzca caracteres, porque es hecho comprobado su carencia en la sociedad civil española, y sin ellos resulta rebajado el general de la Nación. Y mientras esto ocurra no se puede consentir que injustamente, y con probado perjuicio, sean llamadas á dirigir organismos militares personas sin condiciones, ajenas á ellos.

Por el ministerio de Marina ha pasado el Sr. Silvela, jefe de un partido que lo acata como el más conspicuo entre los suyos, y las huellas que en la Armada dejó de confusión y desorden serán muy difíciles de borrar. Todo lo puso en conmoción y nada dejó asentado, haciendo obra irreflexivamente demoleadora por ignorancia y debilidad de ánimo.

El actual ministro se presentó con un programa de vulgaridades hecho de recortes de opiniones recogidas en sueltos de periódicos, publicados en momentos de efervescencia pública y que él mismo al componerse algo más en el ejercicio de sus funciones con el organismo de su gestión, ha arrojado por la banda. ¿Qué garantías puede ofrecer para dirigir la Armada un estadista, por digno y respetable que sea particularmente, cuando con tanta ligereza acoge y hace suyas medidas de tal importancia y con tanta facilidad las desecha y se retracta?

¿No es una prueba plena de ignorancia supina en la ardua tarea que se le ha encomendado?

A nuestro juicio la inmoralidad mayor de la política española y de su administración es la de aceptar sus hombres cargos para los que se tiene perfecta conciencia de carencia de condiciones, porque los males que con tal conducta á la Patria se irrogan son irreparables.

Esta falta de dignidad y carácter de nuestros políticos es el cáncer que correos á la Nación.

## POLÍTICA

## DESDÉN OLÍMPICO

La intransigencia roja y la intolerancia blanca, han dado ya el primer escándalo en el titulado templo de la representación nacional, arrancándose los despeinados moños como las viejas comadres que, previas inverosímiles aduicias de lenguaje, fian al mortecino vigor de sus puños la decisión final de sus discórdias.

¿Y es para esto para lo que se quiere que el cuerpo electoral sacuda su apatía y otorgue su sanción á los jaleadores políticos? ¿Qué va ganando el país con esas desatenciones legislativas ni qué soluciones se dan á los graves problemas pendientes con tales peloteras?

Pensar que el problema religioso, que por tocar á las intimidades de la conciencia es verdaderamente delicado y transcendental, pueda resolverse por tan extravariados caminos, es de una candidez rayana en la temeridad.

Pero hay que investigar á fondo el verdadero origen de estas exacerbaciones, porque blancos y rojos van é encontrarse, no por espontánea acometividad, sino porque, como á canes de pelea, se les achuchan y excita para que se destruyan.

Esto podrá resultar divertido, pero revela una cultura constitucional de nivel tan corto, que por sí solo basta para desacreditar la impulsión de esas iniciativas. ¿De quién son?

Nadie podía sospechar que, faltando al reglamento, se iniciase á destiempo un debate parlamentario de tonos tan irregulares como el que rompió plaza ayer.

De fuera vino el impulso, y no se necesita ser muy líneo para comprender que ha sido provocado en condiciones tan anormales, que permiten creer que detrás se agitan intereses en pugna con la voluntad nacional, preocupada de cuestiones más directamente relacionadas con las necesidades públicas.

Es indudable; esos problemas de conciencia que no dan pan al pueblo, que no determinan alivio en las exacciones y los tributos, que no resuelven las cuestiones económicas, están puestas sobre el tapete con una gran desconsideración y ofensa de los respetos nacionales.

Hacen mal los que empujan en arrojarse á la arena esas manzanas de discordia, porque lo que ha de ser está escrito, y el magno problema de vivir que tiene que resolver España para conservar su nacionalidad y su independencia territorial, es demasiado urgente para aplazarse ni poder consentir se pierda el tiempo y malgaste la atención pública en dirimir discórdias de tan poca sustancia como la provocada con el impertinente debate de ayer.

La intransigencia roja con sus arrogancias y la intolerancia blanca con sus egoísmos, merecen á la opinión el más olímpico desdén y deben ser relegadas á otros lugares de pelea más apartados de la contemplación pública que el parlamentario, donde necesitan los poderes concentrar toda su atención, toda su voluntad y todo su entendimiento para salvar á la Patria de los inminentes y graves peligros que la rodean.

## NAUFRAGIO DEL VAPOR "AGOSTO"

(DE NUESTRO CORRESPONSAL)

Bilbao (27 10 n.)

Desde hace varios días venían circulando en esta capital insistentes rumores acerca del naufragio del vapor «Agosto», de los cuales no he querido hacerme cargo por la falta de noticias concretas que sobre el particular había.

Desgraciadamente, aquellos rumores han tenido hoy plena confirmación, habiéndome recibido en la casa Aznar á la que pertenecía el buque naufragado, informes en que se da cuenta del siniestro.

Este ocurrió en la costa francesa cuando el vapor «Agosto», con un importante cargamento de carbón tomado en Cardiff, se dirigía á Vigo.

La catástrofe fué originada por haberse abierto al buque una gran vía de agua que inundándolo en pocos momentos produjo su hundimiento.

Afortunadamente la tripulación pudo ser salvada por varias lanchas pescadoras que en vista del peligro que corría acudieron en su auxilio con la mayor prontitud.

Los naufragos se encuentran en La Rochelle.

Todo el cargamento se ha perdido. El «Agosto» era un magnífico vapor, construido en Sunderland el año 1889, desde cuya fecha venía navegando con perfecta regularidad y sin experimentar nunca el más ligero accidente.

Sus máquinas desarrollaban una fuerza de 180 caballos, teniendo un desplazamiento de 1.700 toneladas.

El siniestro ha producido gran desconcielo en esta capital, y se espera con viva ansiedad la llegada de los naufragos.—*Corresponsal.*

## TRÁFICO MARÍTIMO

## LUCHAS INDUSTRIALES

El famoso sindicato ó *trust* fundado en los Estados Unidos por M. Pierpont Morgan, para monopolizar en dicho país la fabricación del acero y absorber más tarde los mercados de la industria similar en Europa, pudiera tropezar en su Patria misma con mayores dificultades de las que se creyeron al principio.

Después de un gran período de indecisión y tal vez de desanimación los metalurgistas ingleses parecen reanimarse, y esforzándose en conservar su mercado nacional, han resultado llevar la guerra al territorio mismo del enemigo.

Sin llegar al *trust* como los americanos, gran número de casas inglesas han concluido, en vista de la inminencia del peligro común, por adoptar un cambio de objetivos, tomando ciertas medidas de carácter general.

Una de las primeras consecuencias de este intento ha sido la compra de una extensión considerable de terrenos mineros en España, en Portugal y en Noruega por sindicatos británicos, para llegar á procurarse en las mejores condiciones posibles las primeras materias indispensables. El procedimiento magnético de Edison se aplicará en la medida de lo posible al tratamiento de los minerales noruegueses.

En segundo lugar, la mayor parte de los establecimientos ingleses de alguna importancia han hecho un llamamiento á los capitales ingleses tan abundantes y tan dispuestos siempre á apoyar la industria, y han emprendido la renovación de los mecanismos y aparatos, así como la adopción de los métodos americanos.

Se cita un solo establecimiento, de los más importantes, es verdad, que después de algunos meses de gastos que no serán inferiores á 50 millones de francos, ha emprendido la magna obra de mejorar su fabricación, y que ya desde luego se consagra á producir con tanta ó mayor celeridad que las casas americanas.

Es tan cierto, que desde hace poco los efectos de tan importantes mejoras se hacen ya sentir de un modo notable, tanto en los precios como en la rapidez de ejecución, y tienen ya una considerable repercusión en conjunto sobre el mercado británico.

Finalmente, los Sres. William Jessop y Compañía, notables metalurgistas de Sheffield, han decidido fundar un establecimiento en los mismos Estados Unidos para la fabricación del acero. Hasta aquí, esta casa había podido conservar una corriente de negocios importantes

con los Estados Unidos que las tarifas prohibitivas y el *trust* Morgan querían sofocar.

Sostenida por poderosos capitalistas ingleses la casa Jessop, ha decidido oponer al sindicato americano toda su fuerza, haciéndole la competencia en su misma casa.

Análoga tentativa se ha iniciado en Rusia, siendo coronada por el más feliz éxito, habiendo prosperado en proporciones inesperadas. Se ve cuán interesante es, bajo el punto de vista marítimo, esta audaz innovación, por la influencia que puede ejercer en la fabricación de los buques de acero y las consecuencias que puede tener en los flotas y en la industria de los transportes, produciendo la baja en los precios de los materiales de construcción.—*X.*

## VERGONZOSO

## PROEZAS DEL HAMBRE

Por todas partes se va á Roma, y quien dice á la ciudad eterna, expresa también el acceso á todas las ilusiones realizables por el valor, por la constancia, por la temeridad ó el mérito en todas y cada una de las manifestaciones de la actividad humana.

Esas ilusiones, simbolizadas en el popular, clásico y vulgar garbanzo, determinan al *Homo sapiens*, de Linneo, á lanzarse á todas las empresas, por arriesgadas que sean, y según hay quien asciende en globo creyendo que así conquista las nubes, ó se lanza atrevidamente al polo para clavar la estaca científica en el eje mismo del planeta, del propio modo hay quien, sediento de notoriedad y hambriento de veras, concibe y realiza los más estúpidos proyectos que pueden conducirle á la realización de sus fines, despreciando al paso la implacable y terrible incognita de la pitanzá perpetua.

Toda esta prosa es para decir que mañana sábado, 29 de los corrientes, día en que la Iglesia y la cristiandad toda celebra la festividad de San Pedro, el del anillo y la piedra angular, el de las llaves y el de la carta de pescar, se hará cónclave, por mar y por tierra, á costa del propio cuero, un modesto y humilde ganapán, que en la plaza de toros de la finca villa, tan celebrada por sus vinos como por ser cuna del poeta Bernardo de Valbuena, Valdepeñas, en una palabra, emulará y dará quince y vuelta al cónclave D. Tancredo, esperando á pie firme, sin pedestal ni ficción estatuaría de ningún género, sino vestido de paisano, á un toro de muchas libras y afilada cuerna, ni más ni menos que el propio y mismo presidente del Consejo de ministros, con intrepidez sin igual, espera el toro parlamentario á la cabeza del banco azul.

¿Qué pensar? Difícil es producirlo, porque lo mismo puede suceder que el noble bruto ponga con los suyos en los cuernos de la luna al émulo de D. Tancredo, como ocurrir puede que asombrado de la temeridad del infeliz ganapán, le tenga lástima y le vuelva compasivo las bovinas posesidades; pero sea como fuere, el hecho es que tales proezas, dignas no de grabarse en mármoles y bronceos, sino de clavarse para eterna memoria en el escudo nacional como testimonio de nuestra tradicional barbarie, pasan y suceden á ciencia pacífica de las autoridades, supuesto que según rezan los cartiles públicos, el compromiso del desventurado sugestionador de toros, es firme y solemne, y se cumplirá en todas sus partes como se tiene ofrecido.

¿Será esto un suicidio á perpetuar con todas las solemnidades de ritual, ó una simple fórmula ó combinación para clavar la rueda de la fortuna á expensas de la propia piel del temerario experimentador? ¡Oh! lo sé. De cualquier modo, queda evidenciado que en España, todas las aberraciones tienen ancho campo donde poderse desarrollar, sin que leyes, sentimientos, usos y costumbres puedan oponerse, y sin que la vergüenza nacional invada ningún rostro en este dichoso pueblo de pan y toros.

## Abol Imart.

## CAPITANES Y PILOTOS

El señor ministro de Marina puso ayer á la firma de S. M. la Reina el decreto autorizando la presentación á las Cortes de un proyecto de ley concediendo amnistía á cuantas personas hayan sido procesadas con motivo de informalidades cometidas en los certificados de los viajes que se exigen para obtener el título de piloto ó capitán de la Marina mercante.

En la exposición de motivos se explica la medida en estos términos:

«Un crecido número de capitanes y pilotos de la Marina mercante española habían sido procesados por informalidades cometidas en los certificados de viajes que se exigen para obtener el título profesional. El Gobierno de S. M., previendo el trastorno que en el comercio marítimo habría de producirse si al continuar el procedimiento se imposibilitaba á los marinos en el ejercicio de su profesión, ha estimado prudente que una medida de clemencia evite el conflicto, y de esta suerte, al propio tiempo que se lleva consuelo á multitud de familias que, á las continuas zozobras de la vida marinera, unen en estos momentos los temores consiguientes á todo procedimiento criminal, se presta señalado servicio á los intereses materiales de la Nación, seriamente amenazados si el comercio marítimo llegase á sentir quebranto, y en obsequio á tan grande beneficio se salva el rigorismo de la ley con la saludable influencia del sentimiento de clemencia.»

## «The Telegraph» y la Marina inglesa

Aludiendo á la contestación de Mr. Arnold Forster respecto de la carta famosa de lord Bessborough sobre «la falta de fuerza y organización militar apropiadas en la escuadra del Mediterráneo», dice *The Telegraph*:

«No es, ni por un momento, discutible la inmensa gravedad de la resolución, cualquiera que sea, que se tome en el asunto de la eficiencia de la escuadra del Mediterráneo.»

A cualquier punto que vaya nuestra primera flota de combate, en ese estará la vida del Imperio, y no en otro. Ella es el centro de todo nuestro sistema estratégico, y la médula misma de todo nuestro organismo defensivo. Si nuestra fuerza naval del Mediterráneo fuera destruída por virtud de un súbito desastre que siguiera con rapidez á una inesperada declaración de guerra, el conjunto de nuestra organización naval sería ya como un reloj que el muelle real estropeado para todo objeto decisivo.

Su consecuencia inmediata sería una abrumadora concentración del enemigo en el Canal de la Mancha, si ya antes no hubiera perecido la escuadra *insular*, cogida entre los buques franceses de Brest y otros rivales salidos triunfantes del estrecho de Gibraltar. En una palabra, nuestra victoria en el mar latino significaría éxito definitivo en todas partes, mientras que derrotando al enemigo donde más fuerzas presenta, su desastre final sería inevitable.»

## CONDESTABLES DE LA ARMADA

Uno y otro día venimos pidiendo en estas columnas protección para las sufridas clases subalternas de la Armada, sin que hasta la fecha los llamados á prestársela hayan hecho nada en su favor, siendo tan fácil para el señor ministro de Marina llevar á la práctica las reformas que con fundamento y lógica irrefragable piden los Contramaestres, Practicantes y Condestables.

Por lo que á este último Cuerpo se refiere, sus aspiraciones, bien modestas por cierto, podrían concretarse en la reforma de los siguientes artículos del Reglamento de 20 de Enero de 1886, por que se rige:

«El Cuerpo de Condestables es un cuerpo militar de carácter permanente y se dividirá en las categorías siguientes. Condestable con grado de comandante de Artillería. Idem con id. de capitán de idem. Idem con id. de teniente de idem. Idem sargento primero de idem. Idem id. segundo de idem.

Art. 159. Cambiar su redacción por la siguiente: «El Cuerpo de Condestables es un cuerpo militar de carácter permanente y se dividirá en las categorías siguientes.

Condestable con grado de comandante de Artillería.

Idem con id. de capitán de idem.

Idem con id. de alférez de idem.

Idem sargento primero de idem.

Idem id. segundo de idem.

Art. 160. Eliminarlo por innecesario y perturbador. El anterior normaliza y limita la carrera en la graduación de comandante.

Art. 186. (Modificación.) Las condiciones de los Condestables para ascender de una á otra clase, serán:

De Condestable sargento segundo á primero, cuatro años de embarco.

De idem id. primero á graduado de alférez, cuatro id.

De id. graduado alférez á teniente, dos años de cargo en buques de segunda y tercera.

De idem id. teniente á id. de capitán, dos años de embarco en buques de primera.

De id. de capitán á id. de comandante, dos años de destino de su clase.

Art. 200. (Modificación.) Por edad: Condestables graduados de comandante á los 65 años.

Idem id. de capitán á los 63 años.

Idem id. de teniente á los 60 años.

Idem id. de alférez á los 56 años.

Idem sargentos primeros y segundos á los 51 años.

Art. 210. Los Condestables desempeñarán los destinos siguientes:

1.º Los graduados de comandante, encargados de Parques en los tres Arsenales y del Laboratorio de mixtos de San Fernando.

2.º Los graduados de capitán: almacenes de pólvora, seccionarios de los Arsenales, encargados de las baterías doctrinales y experiencias y Escuela de Condestables.

3.º Los graduados de teniente: acorazados y buques escuelas, Trubia, almacenes de pólvora, seccionarios de Condestables en los tres departamentos, Junta de experiencias y delineador en el ministerio.

4.º Los graduados de alférez: cargos de buques de segunda y tercera clase, encargados de torres en los acorazados, segundos de los parques y laboratorio de mixtos, batería de experiencias, comandancias de Artillería en los tres departamentos, profesores auxiliares en los buques escuelas y escuela de Condestables.

5.º Los Condestables sargentos primeros: jefes de piezas de grueso calibre, encargados de pañoles en buques de primera y segunda, cargo de los mandados por teniente de navío, parques, buques escuelas, escuela de Condestables, baterías doctrinales y de experiencias, comandancias de Artillería, brigadas torpedistas, Placencia, laboratorios de mixtos y delineadores del ministerio.

6.º Condestables, sargentos segundos: jefes de pieza de mediano calibre, encargados de cofas, tren de desembarco, Artillería de pequeño calibre y auxiliares de torres y pañoles.

Art. 253 (modificado). Los sueldos fijos anuales de los condestables serán: para graduados los asignados á los respectivos empleos efectivos, y para los condestables, sargentos primeros y segundos los asignados hoy á los segundos y terceros Condestables, ó sean.

Condestable graduado á comandante, 5.000 pesetas.

Idem id. á capitán, 3.000.

Idem id. á teniente, 2.250.

Idem id. á alférez, 1.950.

Idem sargento primero, 1.500.

Idem id. segundo, 960.

Art. 258 (modificado). Los Condestables graduados gozarán de las ventajas que á los demás cuerpos del Estado concede la ley de retiros de 2 de Julio de 1865 con arreglo á la efectividad del empleo de la graduación.

Para los Condestables, sargentos primeros y segundos, lo legislado para sargentos del Ejército (R. D. de 9 de Octubre de 1889).

Sus viudas é hijos disfrutarán las pensiones que con relación á sus sueldos debían percibir.

Artículo 260. (Punto 6.º) La plantilla del Cuerpo de Condestables al introducir esta reforma será:

4 Condestables graduados á comandante de Artillería.

10 idem id. á capitán de idem.

20 idem id. á teniente de idem.

50 idem id. á alférez de idem.

105 idem sargentos primeros de idem.

175 idem id. segundos de idem.

En los artículos 161, 188, 202, 204, 205, 206 y 208 habrá necesidad de cambiar las denominaciones de mayores y primeros por la de graduados, y la de segundos y terceros Condestables por la de Condestables sargentos primeros y segundos de artillería de la Armada.

La plantilla conviene en el número total de Condestables con los que existen en la actualidad, incluso los declarados aptos para el ascenso en los últimos exámenes, y el importe ó suma de los haberes que se señalar arroja pequeña diferencia en favor del Estado con los hoy necesarios en las dos situaciones de activo y excedente.

Ahi tiene el señor duque de Veragua una reforma que, sin perjuicio de tercero y con ventaja para el Erario, le agradecerán seguramente los desheredados de la Marina, al par que conservarán eterno recuerdo de su paso por el antiguo palacio de Godoy.

## CUENTO

## UN DUELO A MUERTE

Era la víspera de Noche Buena; ráfagas de viento helado azotaban los desnudos árboles, sembrando la tierra de ramas secas y grises.

Por en medio del campo avanzaba un hombre alto y robusto, llevando un grueso fardo colgado á las espaldas.

Su rostro reflejaba unas veces la ira, otras el desdén y la amargura.

Al llegar á las primeras casas del pueblo detúvose delante de un ventorrillo, cuya puerta abrió de un fuerte golpe.

Las personas que estaban dentro lanzaron un grito al verlo.

—¡Juanillo!... exclamaron.

—¡Si, Juanillo... yo mismo, que vengo desde lejos, desde muy lejos, para verte... Ahí le tenéis—dijo señalando con la mano á uno, que por su aspecto parecía ser rico hacendado.

—Ese... ¡ese infame me ha robado la dicha!

—¡Mientes!—replicó el aludido.

—Calle usted, señor Manuel, y déjeme hablar... pronto acabo.

Todos ustedes saben mis amores con Rosa, la hija de Lorenzo; la que ya sería mi mujer, si la avaricia de su padre no me hubiera exigido un dote para ella... ¡Un dote!... como si dijéramos una fortuna... ¡un imposible!... ¿cómo encontrarlo un pobre pastor como yo? Sólo había un medio para conseguirlo, y no vacilé un instante; me dijeron que á muchas leguas de la aldea se ganaba buen jornal trabajando en unas minas de hulla, y allí me fui... el gris me respetó, y después de un año de dolores y amarguras, emprendí la vuelta, ansioso de poner en manos de Rosa el fruto de mis economías.

Cerca ya del pueblo, supe que este hombre había cegado con su oro al padre de mi amada y que iba á vivir con ella.

—¿Es eso cierto, señor Manuel?

—¡Cierto!

—Pues bien; esa mujer no será suya jamás.

—¿Y cómo vas á impedirlo?

—¡Matándola á usted.

—¡Vaya! Juan, no seas bruto, ¿qué culpa tengo yo de que ella te haya olvidado?

—No importa... no quiero... y si ahora mismo no se viene usted conmigo dirá que tiene usted miedo.

—Déjame en paz... vete... eres un loco.

—Y usted un cobarde y un... —¡Basta!—gritó el señor Manuel rojo de ira;—puesto que tú lo quieres, sea... ¡salgame!

En este momento entró en la venta una pareja de la Guardia civil, conduciendo á un preso.

—¡Patrón,—dijo uno de los guardias,—hacednos el favor de darnos un poco de agua.

—¡Mejor será vino,—contestó el ventero alargándole un jarro.

—Sea como usted quiera, amigo.

—¿Y van ustedes muy lejos?

—A Málaga; allí éste, continuará su viaje á Ceuta á expensas del Gobierno—prosiguió el guardia señalando al preso.

—Será algún pájaro de cuenta ¿eh?

—¿Cuál no, señor; es un infeliz.

—¿Cómo?

—¡Si, este hombre, aquí donde usted lo ve, era un pobre carpintero de Archena, que en un momento de celos, mató en rifa á su rival, y hoy va condenado á veinte años de presidio...!

¡Pah!... ya ve usted... cosas de mujeres... siempre las mujeres,—y dicho esto, con el tono más filosófico que puede emplear un guardia civil, salióse de la venta poniéndose otra vez en marcha.

Un silencio sepulcral reinó por algunos momentos.

Ni Juanito, ni el señor Manuel se atrevían á mirarse... Ambos pensaban en el preso; su situación era la misma, y la pena, por consiguiente, sería igual... parecían abatidos, confusos... pero de pronto surgió entre ellos la imagen de Rosa.

—¿Me la cedes?

—Nunca—rugió Juanillo—prefiero la muerte.

—Y yo el presidio...

La lucha fué breve; á los pocos instantes, volvióse á Juanillo correr, trémulo y desorientado blandiendo en la mano una navaja ensangrentada, al mismo tiempo que sus labios temblorosos repetían sin cesar: veinte años... veinte años... veinte años...

¡Pobre Juanillo! qué ajeno estaba él, que pudo matar impunemente á su adversario, si la suerte lo hace nacer en otra esfera social, y va al duelo acompañado de dos testigos, cumpliendo las reglas del Código del honor.

José M. Novo.



DIARIO DE LA MARINA

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

ANUNCIOS

Cuarta plana... 0,20 pts. línea
Reclamos... 0,75 »
Noticias... 1,25 »

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

Carta de París

(POR CORREO)
(DE NUESTRO CORRESPONSAL)

Paris 26 (9 n.)

En el Jardín de París ha debutado un émulo de Frégoi, que se titula «El hombre-Protto».

En la cripta, las danzas orientales, alias danzas del vientre, han sido aumentadas con nuevas danzadoras muy bonitas; todas las noches baja numeroso público a admirarlas; entre las autoventristas (ya ya una palabra para la Academia Española) hay tres españolas, dos madrileñas y una andaluza. Las cocottes y los pellos bajan a la cripta por la glissade, se deslizan a horcajadas por el encerrado listón y combinan escenas con las que se divierten mucho.

Decía ayer un hacedor de frases:
—En cuanto me deslizo veo las bayaderas moviendo el vientre.
Y le respondió otro no menos hacedor:
—Tenga usted cuidado, que a veces al deslizar se queda uno cojo.

Me telegrafían de Tolón:

El vicealmirante Gervais, nombrado para el mando en jefe del ejército naval que va a proceder a las grandes maniobras, llegó a las once de esta mañana por el expreso de París. El generalísimo iba acompañado de su Estado Mayor, compuesto del contralmirante Merloux-Poiti, del capitán de navío Perrin, de los tenientes de navío Raty y Bo.

Al bajar del vagón el almirante Gervais ha sido recibido por el vicealmirante de Beaumont, perfecto marítimo, y los comandantes de «Galilée», «Hallebarde» y «Bouvet».

El almirantísimo se fué enseguida a bordo del «Bouvet»; iba vestido de paisano, y no ha querido que se le hagan honores; tomaron posesión oficialmente de su mando delante de Argel, el día 22 de Junio. El crucero «Foudre» salió a las siete de esta tarde con dirección a Argel.

Barca.

NOTAS DEL DIA

Conflictos políticos.—Aves de caza.—Los valores españoles en el extranjero.—Normalidad constitucional.—Inviolabilidad inglesa.—La medalla de Luzón.—Inspección caballar.—Constitución del Senado.—La peste bubónica.—Los cambios.—Amnistía a los pilotes.—Puertos marroquíes.

La renuncia del marqués de la Vega de Armijo del elevado cargo de presidente del Congreso, tiene tan disgustado al Gobierno, que será milagro, si no se convence al insigne prócer, que determine una grave y profunda crisis ministerial.

Es probable que en el mercado de San Miguel se construya, con autorización del Ayuntamiento y por cuenta de los tratantes de caza, una nave central, de hierro para la venta exclusiva de las aves de caza.

A consecuencia de la quiebra de los bancos alemanes se han resentido mucho en las bolsas extranjeras los valores españoles, debido a la gran existencia de los mismos que había en dichos bancos.

Se cree que el Gobierno acordará en breve alzar la suspensión de las garantías constitucionales en la Coruña.

Ha sido muy comentada la declaración hecha en un banquete por el marqués de Salisbury, presidente del Consejo de ministros de Inglaterra, relativa a que es preciso convencer al mundo de que las fronteras inglesas son inviolables.

El ministerio de Marina ha publicado la relación de jefes, oficiales, clases e individuos de tropa de la Armada a quienes se concedió el uso de la medalla de la campaña de Luzón.

El ministro de la Guerra ha ordenado se gire una visita de inspección por el jefe de la sección de Caballería de dicho Ministerio, a los establecimientos de cría caballar existentes en León y Zaragoza.

El presidente del Senado confía en que la Alta Cámara podrá quedar constituida el lunes próximo, y que la discusión del Mensaje podrá comenzar a la misma el viernes inmediato.

Ha circulado el rumor, que consideramos inexacto, de que en la provincia de Badajoz han ocurrido algunos casos de peste bubónica. Lo que es cierto es que dicha epidemia vuelve a desarrollarse en Portugal.

Parece que existe el propósito, para disminuir en parte el agio de los cambios de vender al precio corriente las libras esterlinas y francos que existen en Londres a disposición del Gobierno.

Tan pronto como se constituyan las Cámaras presentará a las Cortes el ministro de Marina el proyecto de amnistía sobre los capitanes y pilotos mercantes.

Se cree que la embajada marroquí en Londres dejará iniciada la negociación de un tratado abriendo al comercio europeo varios puertos del imperio de Marruecos.

Lo que cuesta el «Yachting»

Vértigo puede llamarse al afán de construir yates que reina en ciertas partes. Nuevas embarcaciones están construyéndose — dice The New York Tribune — porque resulta escaso, con relación a los pedidos, el número de yates de recreo dispuestos para la venta en el mercado.

Débase en algún modo el incremento al movimiento acostumbrado en todos los años la que se efectúan regatas de copa, pero más todavía, en América, a los buenos vientos que soplan para todos los negocios en general. Es cierto que los que poseen ó matriculan yates veleros son, en su mayoría, amateurs, pero los propietarios de esos yates a vapor de tanto precio aspiran rara vez a este título.

Los propietarios de yates son de dos clases, decía un corredor que está en íntimo y frecuente contacto con aquéllos.

Algunos ambicionan poner un yate y cruzar a su bordo, porque le gusta este «Sport», pero muchos otros compran, construyen ó matriculan «yates», porque así lo prescriben la moda. También sucede a veces que los de la última clase pasan con el tiempo a ser de la otra y hasta adquieren en ella gran importancia.

La tripulación de uno de 200 pies comprende a un capitán, que recibe unos 3.000 dólares anuales; un ingeniero de primera, con 1.500 a 2.000; un segundo con su auxiliar, a 80 mensuales; un mayordomo jefe, otros 80; dos contramaestres a unos 50 dólares mensuales; un «chef», cuyo sueldo no baja regularmente de 100 dólares, seis asistentes del mayordomo y cocinero a unos 25 dólares y 14 marineros, con sueldo de 14 dólares al mes. Se dan casos en que al adquirir el yate se incluye en su coste el gasto de la tripulación, aunque no es esto lo más usual. Por lo demás, no es difícil reunir la dotación si se acude a tiempo a los corredores que se dedican a esta especialidad.

Los capitanes de yates son ingleses ó americanos, pero las tripulaciones constan en gran parte de seicantavos. Cuando el propietario quiere usar su buque para una campaña de cuatro meses, debe consignar cuando menos el sueldo de un semestre para la tripulación, tomando en cuenta el tiempo necesario para preparar la embarcación y luego para dejarla en disposición de tomar cuarteles de invierno. «Establecer cálculos fijos sobre lo que cuesta el entretenimiento de un yate es tan difícil — decía un armador — como asegurar en absoluto lo que importa el gasto de una casa.

Depende del punto adonde se vaya, y de la mayor ó menor latitud del plan. Es natural que los que apuren el detalle hasta ocuparse de lo que vale un juego de banderas de señales ó una alfombrilla de camarata, saldrán mejor librados que aquellos que encargan un yate y no ven para nada al constructor hasta terminada la obra. El hombre metódico y ordenado encuentra generalmente pesada la broma de poseer un yate; y solo la «yachtingmen» apasionados exclaman al volver de viaje. Ahora que sé lo que es un yate, es cuando más digo que estoy contento del mio.»

«PATRIA Y SEA-POWER»

XVIII

¿Cuál es nuestra aspiración? La defensa primero, y después la posibilidad de pasar a la costa de enfrente, al territorio africano, a Marruecos.

Pero como esta cuestión se enlaza íntimamente con la tercera de cuál es el aliado natural en nuestras aspiraciones, conviene detenerse, brevemente, a examinar cuáles son las naciones que mayores intereses tienen en el Norte africano, cuáles las de mayores aspiraciones patentadas ó ocultas, y cuáles, en fin, las que van a la cabeza en el logro de ambas cosas.

Una de las características del siglo pasado ha sido la invasión del Continente africano por la civilización europea, en su último tercio. Hace veintiséis años poseía Inglaterra una faja, nada más, en su colonia del Cabo, y desde entonces hasta la fecha actual, basta echar una ojeada al mapa y examinar el reparto litoral, las zonas de influencia del llamado hinterland de las diversas naciones, y se verá casi todo el repartido entre las europeas. Ingleses, franceses, belgas, alemanes, portugueses, españoles ó italianos, surgen en proporciones muy diferentes, puede decirse que se reparten el África.

Muy conocida ya su geografía y etnografía, Europa avanza en todas direcciones, y aquel continente, como en siglos pasados las demás regiones del mundo, nace a la civilización europea, cuya ciencia y comercio penetran progresivamente en su interior y vencen y arrollan los obstáculos que a su progreso se oponen. A la cabeza de este movimiento invasor marchan Inglaterra y Francia, y en último término, España, que no ha tenido en él más que una participación insignificante.

Acreditaban hoy el vigor de este movimiento, según afirman ilustres escritores, la necesidad de abrir nuevos mercados a la actividad industrial europea, que rechazada completamente de América en porvenir próximo y teniendo que luchar en Oriente con nacionalidad de tanta juventud y fuerza como el Japón, busca territorios de explotación que compensen las inevitables amercionaciones de su poder.

La famosa doctrina de Monroe se generaliza en lo posible a todas partes; y manifestación de este fenómeno, de su conocimiento y del peligro que entraña para Europa, es la invasión africana que mantenga y fomenta su actividad y poderío.

Pensar que el mapa africano, con sus indecisas fronteras interiores, donde estas existen, son ya perfiles geométricos donde jamás podrá penetrar la expansión española en tiempos verdaderos, es pensar una insigne majadería, equivalente a condenar la Patria a no figurar sino como colonia de explotación europea, arrastrando vida miserable, circuida por el poder de otras naciones, y en poder de ellas nuestros estratégicos litorales. Situación central España en el movimiento exterior naval de Europa, sólo su cambio puede permanecer aislada del magnífico desbordamiento europeo. Síntoma de este aislamiento que el pesimismo y la decrepitud que los impotentes para la lucha prourosionista, es el desconocer que la fuerza naval, es compañera inevitable de aquellas expansiones.

Inglaterra y Francia, como he dicho, son las primeras; y en efecto, las primeras son en potencialidad naval, aunque en grado bien diferente. Alemania, cuya transformación en los últimos treinta años es otro acontecimiento de cierto parecido con el del Japón, crea escuadra de combate poderosa y avanza en África y en todas partes, llena de vida y energía, por su desarrollo industrial, su comercio y sus acorazados.

En lugar modestísimo estamos Italia y nosotros, ambas con aspiraciones grandes, las dos avanzando en sus costas en el Mediterráneo, tocando casi a África, como si la misma orientación geográfica les señalara a la orientación de la actividad y del espíritu. Pero entre las dos naciones, cuyos respectivos idiomas suenan con vibraciones que se confunden y se comprenden sin estudiarse, anunciando fraternidad cuyo sentimiento produce recreo y goce, hay una inmensa diferencia. Italia sabe cómo pasará a la Tripolitana y territorio de Barca, y nosotros no sabemos, ó no queremos saber, cómo pasaremos al territorio de Marruecos. Aquí hemos tenido un Sánchez Toca que escribió hermoso libro, lleno de grandeza de pensamiento inspirado en la necesidad, íntensamente sentida por el pensador, de promover el engrandecimiento marítimo; y en Italia fuluran los escritores que de igual aspiración se ocupan.

Allí los escritores navales son valientes ante la opinión, cuyos errores combaten, y aquí, enmudece y se acobarda la voz más elocuente, no ya ante el clamor inconsciente y agresivo de los irreflexivos movimientos de la opinión, sino ante la muestra de su indiferencia y desvío.

Allí el Estado, movido por ideas ideales, ejerce eficazmente sus funciones tutelares; y aquí, suele ser juguete de las agitaciones públicas.

Allí existe una nacionalidad que comprende su misión mediterránea, y de esa comprensión deriva sus alianzas europeas y las soluciones de los problemas navales; y aquí, el horizonte se estrecha y se luce la mirada de todo lo que no significa agitación interna, desgarramiento interno. Allí, en fin, las dos fuerzas de la nacionalidad, estado y sentimiento social, en sus mutuas acciones, se suman para producir efectos exteriores, y de ahí que la industria naval y fuerza naval en problemas resueltos; y aquí, aquellas fuerzas suelen vivir en divorcio y disociación, anudándose mutuamente, sobre todo en lo que a fuerza naval concierne, porque si el Estado considera a ésta como necesidad nacional, surgen del fondo muchas voces afirmando que es una quimera, y dáase el caso extraordinario de llegar a decirse paradoja tan extraña como la de que lo necesario es quimérico.

Italia pensará, pues, a la Tripolitana y territorio de Barca, último resto en el Norte africano del Poder Otomano, porque sus hermosos barcos de guerra son las razones que pondrá en la balanza el día de la contienda; hermosos barcos de guerra que no los perderá inconsciente en suicidio de nacionalidad, sino que los sumará al Poder Naval que avanza resueltamente a la victoria. ¡Nobles ideales y noble situación la de ambas penínsulas mediterráneas, si del lado de acá nos movieran iguales esfuerzos y aspiraciones!

Entre las dos tierras la cuenca occidental de aquel mar, ¿quién con ambas pudiera atravesar, si las dos fueran potencias navales?

Tripoli ocupa lugar preeminente en el comercio transahariano; es, según expresión de Bonafon, punto principal donde enlazan y se suceden los caminos europeos y del Sahara, entre nuestra civilización y las del desierto del Sudán. En él recalan las mercancías procedentes del lago Tehad y de Timbuctu, éste pasando por el oasis del Toudi y Fadames, y aquel por Murzuk, después de enorme recorrido.

En esa verdadera aspiración comercial que ejerce Europa en el continente africano, a través de su litoral mediterráneo, figura, pues, en lugar preponderante esta región de Tripoli no destacada todavía del dominio turco, pero que se desprenderá irremediablemente en plazo no lejano.

Francia con su Argelia y Túnez, cuyo hinterland ó zona de influencia se extiende hasta los quince grados de latitud N. envuelve por el Sur y S. E. la Tripolitana, y anuncia sus escritores que, si Italia se apoderara de esta región, ella se apoderaría en garantías de Rhap y Gadames, para recoger la corriente comercial ó por lo menos, para controlar y dirigir su dominio.

Es ambición y avidez enorme esta de Francia por el Norte de África, persistentemente continuado, que alcanzará inmensa proporción y eficacia dominadora, si llega a realizar sus proyectos de ferrocarriles transaharianos al lago Tehad y Timbuctu, enlazando por estas magníficas arterias sus dominios septentrionales.

Pero no se limita a esto la expansión francesa; comprime, por decirlo así, a Marruecos, por el confín occidental de la Argelia. Este confín se considera trazado, de común acuerdo con el poder marroquí, según la línea aproximadamente meridiana, desde Teniet-Sassy, en el Mediterráneo hasta el Chott-el-Gharbi.

Al Sur de este punto no hay frontera verdadera entre los dos países, y Francia, según leo en Bonafon, no concede a Marruecos, sobre los territorios que corren al S. y S. E., otro derecho que el de primer ocupante; tan controvertible y falseable en la negociación diplomática, y de tan escaso valor en la realidad, cuando el interés opuesto, creado por la supremacía comercial efectiva, y ocupación esencial, por consiguiente, mantenida a mayor abundamiento por la superioridad de fuerza destruya aquella teoría.

Si se suma a lo dicho la debilidad característica de la autoridad del Sultán en todas las regiones litorales de su imperio, ya en el Rif, ya en el Touat, ya en el Sus, resulta evidente, y además completamente conocido, que el primer enemigo nuestro en aspiraciones africanas es Francia, cuya situación central, en el Norte africano, le permite extenderse y comprimir en todas direcciones a Tripoli por el oriente tunecino y a Marruecos por el occidente de Argelia. Tan es esto verdad en lo que a nosotros concierne, que, cuando de ello trata Bonafon, casi se alegra del decimiento espantoso de nuestro poder, y ni una sola frase estampa en su libro de la cual pueda colegirse que del lado allá del Pirineo pudiera verse con simpatía el avance nuestro en Marruecos.

En cuanto a Italia, vale tanto la Tripolitana, sobre la cual la ambición francesa pretende avanzar, que será probablemente causa permanente de separación, recelo y rivalidad de las dos naciones latinas, como lo fueron la ocupación de Argelia y Túnez, hirviendo en el corazón las aspiraciones italianas. Cosa bien visible es ciertamente la decantada simpatía de raza, tan disculpable por una parte, y por otra, manifestación de puerilidad sentimental, porque oculta, por una sensación indefinible é inconsciente, el verdadero interés que sólo el estudio de la realidad y su conocimiento pueden ensañar.

Famosa prueba nos da Francia de lo que es actualmente la comunidad de intereses latinos aliándose con Rusia. Aquella puerilidad no tiene más valor que el de mover una mija é sentimiento, inspirando alguna que otra frase insustancial en brindis y banquetes de cortesía internacional, cuyos ecos simpáticos se apagan apenas pronunciados, porque el verdadero y egoísta interés nacional es el que se impone como siempre se impuso, con fuerza incontrastable.

Hay, además, del lado de Francia, el conocimiento de su debilidad estratégica para los movimientos de conjunción de sus flotas atlántica y mediterránea, careciendo en el Estrecho de puntos de apoyo. Por este motivo, será enemiga inevitable del predominio inglés ó del español en la zona gibraltareña. Claro es que, en este sentido, Inglaterra se opondrá a todo lo que parezca dominio exclusivo del predominio español en el Estrecho; pero esta causa de oposición inglesa parece debilitarse, primero, porque Inglaterra, con Gibraltar, está admirablemente situada en aquél; y segundo, porque la superioridad ofensiva de sus fuerzas navales aminora y contrapesa el valor de los puntos de apoyo del Estrecho.

El poder naval preponderante lo cruzará siempre a su antojo, más que ninguno el de Inglaterra, no sólo por su incontrastable supremacía, sino porque Gibraltar y Portugal aseguran a sus escuadras la continuidad de bases de operaciones que pudiera serles necesaria.

Es definitiva, si hay, con alguna potencia europea, posibilidad de inteligencia nuestra para el reparto de la vertiente septentrional de Marruecos, parece que, Inglaterra, para la cual el problema estratégico no es factor de estudio, porque lo tiene resuelto, es la que nos debe ofrecer mayores garantías para tomar asiento y recoger de Marruecos lo posible en la desmembración venidera de este Imperio.

mirada, porque en ellas parece están los aliados naturales. En la primera por las razones anteriores, y en la segunda, porque dejaría libre el camino de Marruecos, si ella misma tuviera abierto y garantido el de Tripoli.

Claro es que no hay alianza posible de algún valor, si no se funda en la existencia de una flota de combate. Sin este elemento, el porvenir español es ofrece, no ya reducido a sus actuales límites geográficos, envuelto en todas direcciones, sin posibilidad de expansión, antes al contrario, sofocado por la actividad europea, y acaso amenazados de que se nos considere cual otro enfermo de Occidente, de inevitable y fatal decadencia. No ya el patriotismo, sino la sensación de la propia fuerza nacional que no tardará en despertar, y cierto optimismo justificado ó no, de confianza en el porvenir, rechazan la posibilidad de aquellos temerosos peligros; pero bueno es evocarlos y conocerlos, porque lo que es positivo é incontrovertible es que con Portugal en el fianco izquierdo de la Península, apoyado por un poder naval dominador de las mareas que bañan las costas españolas, no hay posibilidad de expansión patria y peligros inmensurables la amenaza.

MANUEL ANDÚJAR. Teniente de navío.

SUBMARINO RUSO

Las autoridades de San Petersburgo anuncian que adelantan satisfactoriamente los trabajos de construcción del submarino inventado por el teniente Kolbassieff. Construyese dicho buque en el Middle Dock de Cronstadt, bajo la dirección de M. Kouteinikoff, ingeniero naval ruso.

IMPRESIONES DE LA PRENSA

Trozos escogidos

Heraldo de Madrid:

«El Sr. Silvela, al barrenar el Reglamento, al plantear estemporaneamente un debate, no ha hecho otra cosa que aplicar pólvora a las minas, excitar las pasiones y preparar quizá días de luto en varias ciudades.»

«Difícil es saber a qué extremos hubiera llegado el debate si el Sr. Romero Robledo no le hubiera puesto término presentando una proposición que ha vuelto por los fueros del Reglamento.»

«Con esta motivo se renueva el tumulto.»

«El presidente rompe la campanilla; el grito no cesa, y así termina esta primera jornada parlamentaria, cuyas consecuencias inmediatas ha señalado con gran tino el Sr. Moret.»

«Pronto hemos de ver los resultados.»

«No tardará en surgir el chaparrón de los conflictos políticos parlamentarios y de toda especie; pero la mojadura será tanto más grave cuanto más a la intemperie hayan quedado los intereses nacionales.»

El Español:

«A nadie se oculta las consecuencias que en período no lejano puede ocasionar el choque de las creencias en materia religiosa, sobre todo cuando es notorio que en tan grave problema han de hacer presa las maniobras políticas, lo mismo por el lado de la derecha que por el de la izquierda.»

«Las pasiones están bastante excitadas, y además empieza a observarse una evidente reacción contra las intemperancias y los desenfrenos de aquellos que, creyéndose exclusivos poseedores de las ideas liberales y democráticas, están empujando las cosas hacia radicalismos perturbadores.»

«Muchas veces tales empujes resultan contraproducentes, porque viene el contrapelo y aplasta a los iniciadores.»

El Nacional:

«La minoría conservadora definió su actitud en la gran cuestión de los endosos, una cuestión de moralidad y un empuje nobilísimo de purificación parlamentaria, según se nos decía. Los conservadores han resultado que valgan los endosos para los amigos y no sirvan para los enemigos. A eso equivale el procedimiento arbitrario que proponían para juzgar de los casos aisladamente por mera convicción personal en cada uno respecto de la autenticidad de la renta, sin atender a la costumbre denunciada, pero sin restablecer los textos legales abandonados. Un servicio brillante a la cuenta de las oposiciones regeneradoras.»

«Esto es una nueva aplicación de la vieja y desacreditada ley del embudo, que no tiene otro inconveniente sino que a lo mejor se cambian las tornas, y a los exclusivos se les aplica también el estrecho.»

El Imparcial:

«Entre los dos fanatismos que quieren triturar a España como trituran las dos piedras del molino el grano de cereal, está la parte de la sociedad española que reconoce la fuerza de la tradición y no se niega al progreso; considera que no necesita ya de la tutela de una clase, pero rechaza todo género de locuras; lamenta la intemperancia de los unos y de los otros, y desea que la libertad no sirva a las provocaciones de los primeros, ni a la violencia de los segundos, sino a la igualdad y al respeto de todos. Esta masa social es la base amplia y firme de los partidos gubernamentales.»

«Sin ella, sin su influencia, las exageraciones nos habrían conducido ya a la ruina.»

«A esta masa social hay que atender.»

«Precisamente ocurre todo lo contrario, porque nadie atiende a la tal masa social como no sea para urgarla y mortificarla. Ya se tocarán las consecuencias.»

La escuadra francesa en Vigo

Leemos en La Concordia de Vigo: Ayer a las tres de la tarde, según habíamos anunciado, bajó a tierra el almirante de la escuadra francesa.

Desde el acorazado «Masena» hasta el muelle de madera vinc en una canoa remolcada por una lancha de vapor, ostentando a proa la insignia de su cargo, un cuadrado tricolor con tres puntos blancos en la parte superior de la banda azul.

Venía con él un ayudante. En un carruaje, que allí lo esperaba, se dirigieron a casa del cónsul francés, donde permanecieron largo rato, marchando luego a la comandancia de Marina.

En la visita al Sr. Barreto acompañó al jefe de la escuadra Mr. Ducloux, que vestía de uniforme. Mr. Menard llevaba traje de media gala; pantalón blanco, casaca azul, charréteras y sombrero apuntado.

Sobre el pecho lucía varias cruces y condecoraciones.

En el despacho del comandante se encontraron los contralmirantes Mr. Gourdon y Mr. Courrojelles, que habían ido también a saludar a la

autoridad de Marina, y de allí salieron todos juntos para el muelle, embarcándose en sus respectivos botes.

Poco después de las cuatro llegaban al Gobierno militar el cónsul francés y los jefes de Estado Mayor de los buques insignias con objeto de complimentar al gobernador militar de la plaza.

Los recibió el coronel Sr. Canella, acompañado del capitán ayudante Sr. Encinas.

La entrevista duró más de un cuarto de hora. Ha llamado mucho la atención, y se comentó anoche en muchos círculos, el que el almirante de la escuadra francesa no haya visitado ayer a la autoridad militar.

Decíase que esa omisión era debido a que el jefe de la flota entendía que el gobernador militar debía visitarlo a él primero, dada su inferior categoría.

Nosotros desconocemos las leyes ó reglamentos que rigen en la marina, pero los precedentes y la costumbre aquí establecida no es esa.

Todos los almirantes de las escuadras inglesas, francesas y alemanas que han estado diferentes veces en el puerto de Vigo, han visitado siempre al gobernador militar de la plaza, sin tener en cuenta para nada su categoría y sin esperar a recibir su visita personal.

Y si mal no recordamos, interinando una vez el Gobierno militar el coronel Sr. Solano, entró en bahía una escuadra inglesa y el jefe de ésta estuvo a visitarlo, atendiendo únicamente a la representación que ostentaba y haciendo caso omiso de su graduación.

Como a esto estábamos acostumbrados en Vigo, de ahí que las gentes se hayan extrañado ahora de que el almirante francés no hubiese ido al Gobierno militar, aún cuando, como es natural, al proceder así se haya atendido a circunstancias, órdenes ó instrucciones que nosotros ignoramos y que para M. Menard deben de significar, sin duda, preceptos de obligatorio cumplimiento.

Esta mañana a las nueve y media ha ido a bordo del buque almirante el gobernador militar interino Sr. Canella, con el capitán ayudante del regimiento reserva de Pontevedra, Sr. Encinas, y en calidad de intérprete el Sr. Sastre.

Después de cumplimentar a Mr. Menard, el coronel Canella, estuvo en los acorazados «Formidable» y «Brix» a visitar también a los contralmirantes Gourdon y Courrojelles.

Lo mismo uno que otros manifestaron al gobernador militar interino que hubieran tenido mucho gusto en devolverle personalmente las visitas, si la escuadra no estuviera lista para marchar esta tarde.

A las once pasó a bordo del «Masena» el alcalde Sr. Nandín, acompañado del secretario señor Olivé.

El almirante francés agradeció mucho la visita de la autoridad local, sintiendo no poder devolverla por tener dispuesta la salida de la escuadra para las dos.

Mazzantini en Palacio

El diestro Luis Mazzantini estuvo esta mañana en Palacio para hacer entrega a S. M. el Rey del estoque con que dió muerte a sus dos toros en la corrida de Beneficencia.

TELEGRAMAS

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa.

Paris 27.

(Recibido el 28.)

Después de la hora oficial han cerrado hoy: Exterior español: 71,80. 3 por 100 francés: 100,17.

Paris 27.

3 por 100 francés: 100,15. (Apertura.)

Carreras de automóviles.

Aix La Chapelle 27.

En la corrida de automóviles del record Paris-Barlin, Kuiff llegó el segundo, a las dos y cuarenta y dos de la tarde, y Girardot el tercero, a la una y seis minutos.

Nota.—A la hora avanzada en que cerramos esta hoja no se ha recibido en la Agencia despacho alguno posterior al de apertura de la Bolsa de París y al incompleto de la carrera de automóviles.

Los obreros en Francia.

Paris 27.

(Recibido el 28.)

Cámara a los diputados. En la sesión de esta tarde la Cámara desecha dos contra proyectos al relativo a la concesión de retiros a los obreros inutilizados en el trabajo.

El Sr. Trouillot, ponente de la comisión encargada de informar sobre las modificaciones introducidas por el Senado en el proyecto de ley de asociaciones, presenta el dictamen de la misma de conformidad con aquéllas.

La Cámara acuerda que mañana sea discutido.

Un De Wet conferenciante.

Paris 28.

En el teatro de la Alhambra de Bruselas, el Sr. Andrés De Wet, sobrino del general boer del mismo apellido, dará mañana una interesante conferencia acerca de la guerra del Africa del Sur.

El conferenciante pondrá de manifiesto, citando numerosos hechos, las tropelías de todo género cometidas por los ingleses; dará curiosos detalles sobre la campaña, particularmente desde que las tropas británicas ocuparon el territorio del Transvaal y del Orange; dará a conocer los medios de que disponen todavía los boers para prolongar la lucha, y terminará declarando que ésta continuará mientras la Gran Bretaña no reconozca por completo la independencia de las dos repúblicas.

Clausura de fábricas.

Paris 28.

En vista de la crisis industrial que reina en Alemania, la cual adquiere proporciones alarmantes, se anuncia la clausura de varias é importantes fábricas de aquel imperio. Millares de obreros quedarán sin trabajo.

Elecciones en los Países Bajos.

Amsterdam 28.

En las segundas elecciones de la primera Cámara verificadas en los Países Bajos, en los distritos donde las primeras resultaron nulitas por no reunir los candidatos el número de votos que exige la ley, han resultado elegidos:

- Liberales, 19.
- Católicos, 1.
- Protestantes, 5.
- Liberales demócratas, 6.
- Socialistas, 6.
- Titulados cristianos históricos, 1.
- Faltan los datos de cuatro distritos. Los resultados en las elecciones de la segunda Cámara son los siguientes:
- Liberales, 27.
- Católicos, 25.
- Protestantes, 30.
- Socialista, 7.
- Liberales demócratas, 8.
- Cristianos históricos, 3.



INFORMACION DE MARINA

El crucero «Victoria»
Ayer tarde llegó a los Azores el crucero acorazado «Victoria», que como es sabido, lleva la misión de saludar a los reyes de Portugal a su llegada a aquellas islas.

El general Pastor y Landero.
El capitán general del departamento del Ferrol, como es sabido se encuentra enfermo desde hace algún tiempo, se ha agravado en tales términos que se desconfía de poder salvarle.

Presupuesto mequino.
Hace algunos días fué devuelto al ministerio de Marina por el de Hacienda el presupuesto de dicho departamento, con objeto de que en él se haga una reducción de 500.000 pesetas, por haber, á pasado dependido del ministerio de Estado los servicios de las posesiones de Africa, que antes pesaban sobre el presupuesto de Marina.

Digno como siempre de elogio es el número que en la presente semana publica Blanco y Negro. No sólo son verdaderamente notables sus páginas en color de Huertas, Estevan, Sáenz, Varela y Xandará, sino que en su texto variado y escogido hay notas para todos los gustos. Publica también las más salientes actualidades de la semana, entre ellas el retrato del cabo Mariné y una información muy curiosa sobre Garibaldi. Blanco y Negro comienza también en este número la publicación de una interesante novela de su Certamen literario titulada La fragua de Vejo, con primorosas ilustraciones en color de Méndez Bringa.

Anteojos roca precisión.
Únicos que conservan la vista, como garantía los da á prueba Mr. J. Dubosc óptico, Arenal 19 y 21; sucursales: Magdalena, 16 (Oviedo) y Paseo de Valencia, 24 (Pamplona). Estas casas son las que tienen más novedades y las que venden más barato los artículos de bisutería y óptica.

La escuadra tomará parte en las maniobras navales que se harán frente á Argel.
Dos vapores carboneros acompañaban á la escuadra.
Al salir de la estación de Valencia el tren número 102 arrolló á un carro que cruzaba el paso á nivel.
Las dos mulas que arrastraban el carro quedaron muertas, y el conductor resultó ileso milagrosamente.

En Bilbao un anciano de sesenta y cuatro años ha matado á hachazos en el barrio de San Pedro, del término de Gallarta, á su esposa, mujer también de avanzada edad.
El criminal se internó en el monte, donde fué detenido por la Guardia civil.

Le Journal de París reproduce con reserva el rumor de que los maquinistas de un gran teatro del centro de Madrid, han sorprendido en el subterfugio á un anarquista que ponía fuego ó materias inflamables.
Detenido el individuo, fué enviado al Depósito.

Digno como siempre de elogio es el número que en la presente semana publica Blanco y Negro. No sólo son verdaderamente notables sus páginas en color de Huertas, Estevan, Sáenz, Varela y Xandará, sino que en su texto variado y escogido hay notas para todos los gustos. Publica también las más salientes actualidades de la semana, entre ellas el retrato del cabo Mariné y una información muy curiosa sobre Garibaldi. Blanco y Negro comienza también en este número la publicación de una interesante novela de su Certamen literario titulada La fragua de Vejo, con primorosas ilustraciones en color de Méndez Bringa.

Noticias oficiales

MARINA

Cuerpo general.

Nombrando ayudante personal del comandante general del arsenal de El Ferrol al teniente de navío D. Pablo Scandella.
Asignando el retiro de mil pesetas anuales al teniente de navío graduado D. Jaime Adriá.

Destinando al departamento de Cádiz al alférez de navío D. Matías Bares y Romero.
Nombrando jefe del segundo negociado del Estado mayor del departamento de Cartagena al teniente de navío de primera D. Rafael Benavente y Carriles.

Idem jefe del primer negociado del Estado Mayor del departamento de Cádiz al teniente de navío de primera D. Diego Carlier y Velázquez.
Nombrando ayudante de la Comandancia de Marina de Cádiz, al teniente de navío D. Manuel de la Puente, en relevo de D. Gerardo Armijo y Segovia.

Destinando á la sección torpedista de Mahón al alférez de navío D. Pedro Cardona como encargado de las defensas del puerto de Pórnells.
Nombrando comandante de Marina de Menorca y jefe de la sección torpedista de Mahón al capitán de fragata D. Emilio Guitart y Sabona en relevo de D. Rodolfo Mata que pasa á Cartagena.

Concediendo autorización al capitán de fragata D. Alberto Balseiro, para usar la encomienda de la orden del Águila Roja.
Concediendo la situación de residencia para Adm al alférez graduado de la escala de reserva D. Antonio Luciani y Rodríguez.

Concediendo 600 pesetas anuales al teniente de navío D. Fernando Rodríguez por contar más de doce años de efectividad en su empleo.

Infantería de Marina.

Concediendo cuatro meses de licencia para asuntos propios en Bilbao, sin goce de haber al sargento segundo Domingo Villarías Pérez.
Idem, un año de licencia sin sueldo para Labrada (Lugo), al sargento segundo José Carballeira Castro.

Concediendo la continuación en el servicio al sargento primero Nicolás Lago Becerro.

Ingenieros.

Nombrando para la recepción y entrega del dique destinado á Mahón al ingeniero jefe de primera D. José Castellots.
Concediendo dos meses de licencia por enfermo al ingeniero inspector de segunda D. Leoncio Lacaci y Díaz.

Eclesiástico.

Nombrando teniente vicario del departamento del Ferrol á D. Perfecto Verdes Ferrández, y cura pároco del mismo departamento á D. Manuel Robles y Postigo.
Destinando al hospital de San Carlos al primer capellán D. Pedro González Asensio, en relevo de D. Gregorio Cepeda Guerrero.

Destinando de Teniente Cura de la parroquia del Departamento de Cádiz al Capellán mayor D. Juan Piñero y Aturdo.
Concediendo 600 pesetas anuales por haber cumplido doce años en su empleo, al primer Capellán D. Félix Vianueva y Peñaseco.

Maquinistas.

Concediendo el retiro del servicio al primer maquinista D. Nicolás Picallo López.

Auxiliares de Oficinas.

Concediendo el retiro definitivo del servicio al primer auxiliar D. Arturo Suárez de Pons.

Contramaestres.

Promoviendo á sus inmediatos empleos al contramaestre mayor de segunda D. Bartolomé Alsina Tarrasa y primero D. José Tajuelo Bugallo, pasando á Cartagena el primero, y el segundo á Cádiz.

conde de Macedo, ministro del vecino reino en Madrid, reconoce por causa la cuestión de Gibraltar.
Añaden que se trata de saber cuál sería la conducta de aquella nación en el caso de que los armamentos del Estrecho originaran serias diferencias entre los Gobiernos de España é Inglaterra.
Los diarios avanzados continúan lamentándose de los progresos de la influencia inglesa, que tan cara cuesta á Portugal, y que puede originar grandes conflictos sin ventaja alguna para los verdaderos intereses del país.

En el Parlamento británico.

Londres 27.

Cámara de los Lores.
Contestando á una pregunta de lord Sidmouth el primer lord del almirantazgo, conde de Selborne, dice que no puede aceptar discusión alguna sobre los armamentos de Gibraltar, por hallarse penetrado de un sentimiento de profundo respeto hacia España, nación de una justa reputación histórica, á la cual Inglaterra debe completa franqueza, á la par que una gran reserva. Por otra parte, España ha sido en muchas ocasiones una firme aliada de la Gran Bretaña. (Aplausos.)

El orador lamenta las infundadas suspicacias de ciertos periódicos españoles acerca de la fortificación de Gibraltar.
Manifiesta que el Gobierno inglés mandó levantar un plano topográfico, del cual resultó la posibilidad de llevar á cabo los trabajos emprendidos, teniendo en cuenta el presupuesto y las necesidades de la Marina por el lado del Oeste de la plaza.

Añade que los informes de los almirantes y de la Comisión nombrada al efecto se muestran unánimes en la necesidad de construir tres diques para la carena de los buques.

El Gobierno, por lo tanto, termina diciendo, dispondrá que se concluyan los trabajos.
Lord Spencer pone de manifiesto la necesidad de los trabajos que se realizan en la plaza para la defensa del puerto contra los torpederos y la construcción de los diques para las atenciones de la Marina. Aprueba después la conducta del Gobierno.

Lord Gorchen dice: «Consideramos á España como una potencia amiga, y esperamos que no se considerará como atentativa á los buenos sentimientos que unen á ambos países la construcción del dique en Gibraltar.» Añade que el Gobierno ha estudiado este asunto desde el punto de vista internacional, y se declara terminado este incidente.

Londres 28.

Cámara de los Comunes.—Sesión de la noche última.

El Sr. Forster hace declaraciones análogas sobre Gibraltar á las de lord Selborne en la Cámara de los Lores. Añade que el tercer dique será útil para la escuadra en tiempo de paz y podrá serlo también en tiempo de guerra.

El impuesto de carbones.

Londres 28.

La Cámara de los Comunes ha adoptado por 211 votos contra 125 el párrafo de la ley de Hacienda relativo al derecho de exportación de carbones. El Sr. Ricksbrack afirma que á pesar de este derecho la exportación de carbones ha aumentado.

Caballos para la guerra.

Nueva Orleans 27.

(Recibido el 28).
Ha salido de este puerto para la Ciudad del Cabo un nuevo cargamento de un millar de caballos para el ejército que opera en el Africa del Sur.

Colisión sangrienta.

Verrava 27.

En Berra, distrito de Copparo, 500 huelguistas trataron de cruzar un puente guardado por las tropas, surgiendo un conflicto en el cual fueron muertos dos obreros y heridos otros diez.

El record París-Berlín.

Aquisgran 28.

Setenta y tres automóviles de los que toman parte en el record París-Berlín llegaron ayer á las horas anunciadas, y hoy á las cinco de la mañana han continuado su camino por el orden de llegada.

LAS CORTES

SENADO

(Conclusión de la sesión de ayer).

Puesto á discusión el voto particular sobre la actitud del Sr. Villapadierna, el Sr. Santos Guzmán lo defiende, reproduciendo todos los argumentos de su anterior discurso.
Consiéntase brevemente el Sr. Rulló, y puesto á votación es desechado por 102 votos contra 39.

Aprobado el dictamen en votación ordinaria se proclama senador al Sr. Villapadierna.
Léase después los dictámenes recaídos en las actas de Valencia, Burgos y Orense, á todos los cuales se presenta voto particular.
Acto seguido se levanta la sesión.

Sesión del día 28 de Junio de 1901.

Da principio á las cuatro menos diez.
Preside el Sr. Montero Ríos.
Aprobada al acta de la sesión anterior se da cuenta del despacho ordinario.

Tempos incendiados.

El señor vizconde de Campo Grande: Desearía saber si por las autoridades de Asturias se han adoptado algunas medidas con motivo de los incendios de los templos de Noreña y San Juan.
Pregunta también qué actitud piensa adoptar el Gobierno ante esos sacrilegios de malhechores, los cuales, de no evitarse á tiempo, pudieran llegar hasta el irrazdido atrevimiento de destruir la histórica y famosa gruta de Covadonga.
El ministro de Marina: Por los informes comunicados por las autoridades de Asturias y las instrucciones comunicadas á éstas por el Gobierno, puedo asegurar al señor vizconde de Campo Grande que se extrema la vigilancia para impedir nuevos atentados y llegar al descubrimiento y castigo de los autores de los ya perpetrados.
Acto seguido se entra en la

ORDEN DEL DÍA

El Sr. Santos Guzmán defiende el voto particular presentado al dictamen de la Comisión de actas sobre la admisión del Sr. Serrano Fatigati.
Lo refuta el Sr. Calleja.
Puesto á votación es desechado por 69 votos contra 15.
Acto seguido se aprueba el dictamen y es proclamado senador el Sr. Serrano Fatigati.
Léidos nuevos dictámenes de la comisión de actas, que se discutirán el lunes, se levanta la sesión.

CONGRESO

(Conclusión de la sesión de ayer).

Discútese el acta de La Bisbal.
El Sr. Herrero retira el voto particular que había presentado al dictamen de la Comisión, aprobándose éste después de breve debate.
En el acta de Nava del Rey es desechado en votación el voto particular del Sr. Martínez Asenjo, y se aprueba en la misma forma el dictamen.
Aprobados algunos otros dictámenes sin debate, se levanta la sesión.

Datos meteorológicos del día 27 de Junio de 1901, según los telegramas recibidos en el Observatorio de Madrid, de las observaciones verificadas dicho día en varios puntos de España, á las nueve de la mañana, y en otros del extranjero á las siete.

Table with columns: Localidades, BARÓMETRO, VIENTO, EN LAS 24 HORAS, TERMÓMETRO, ESTADO del mar. Rows include Paris, Biarritz, Bilbao, Oviedo, Vares, Coruña, Ferrol, Vigo, Oporto, Lisboa, Laguna, Funchal, Lagos, Ayamonte, Tarifa, Sevilla, Madrid, Barcelona, Mahón, Palma, Valencia, Alicante, Almería, Málaga, Melilla, Orán, Argel, Túnez, Niza, Siem, Ferpignan.

Sesión del día 28 de Junio de 1901.

Abrese á las tres y cinco y bajo la presidencia del Sr. Rodríguez.

Pocos diputados, y en el banco azul el ministro de Instrucción Pública.
Apruébase el acta de la sesión anterior, y tras darse cuenta del despacho ordinario, varios diputados formulan ruegos y preguntas sin importancia.

ORDEN DEL DIA

Pónese á discusión el dictamen de la Comisión de actas relativo al distrito de Vitoria (Alava), que trae el Sr. Martínez de Aragón.

Hay un voto particular de los Sres. García Aliz, Bugallal y Andrade, que impugna el señor Ballester (de la comisión), defendiéndolo á nombre de los firmantes el Sr. La Cierva é interviene el candidato electo por el distrito Sr. Martínez Aragón y en votación ordinaria es desechado el voto particular y aprobado el dictamen.

Acta de Vinaroz.

Tráela el Sr. Pérez San Millán, ministerial.
Hay un voto particular de los Sres. García Aliz, Canido y Bugallal.
Lo combate el Sr. Bergamín, defendiéndolo el señor conde de Albay.

(En el banco azul el presidente del Consejo y los ministros de Gobernación é Instrucción Pública. En las tribunas algunas señoras.)
Rectifican ambos señores, interviene el señor San Millán y en votación ordinaria es desechado el voto y aprobado el dictamen.

Acta de Infesto.

La trae el Sr. Uría (D. Manuel), ministerial.
El Sr. Bugallal defiende el voto particular presentado al dictamen por dicho señor, en unión de los Sres. Andrade y García Aliz.
El candidato electo por aquel distrito señor Uría combate el voto y defiende su elección.

Rectifica el Sr. Bugallal. Defiende el dictamen en nombre de la Comisión el Sr. Bergamín, y en votación ordinaria es desechado el voto y aprobado el dictamen.
Y por ser la hora de cerrar nuestra edición nos retiramos de la tribuna.

INFORMACION POLITICA

Firma de la Reta.

Han despachado esta mañana con Su Majestad los ministros de Instrucción Pública y Agricultura, los cuales han llevado á la firma los siguientes decretos:

Obras Públicas.

Jubilando á su instancia por imposibilidad física á D. Luis Fraile Sánchez, cesante del cargo de oficial de la clase de terceros del suprimido ministerio de Fomento.

Desestimando el recurso de alzada interpuesto por el Ayuntamiento de Berriz contra la providencia del Gobernador de Vizcaya, declarando la necesidad de la ocupación de varios inmuebles para la realización de las obras de aprovechamiento de aguas de los arroyos de Uralls y Arlabán otorgado á la Compañía del tranvía eléctrico de Bilbao á Durango y Arratia.

Instrucción pública.

Dejando sin efecto las jubilaciones de los catedráticos D. Ederico Pérez de Uneros, de la universidad de Barcelona; D. Ramón Manjarrés, de la de Sevilla y D. Mariano Fernández, de la de Madrid.

La constitución del Senado.

La Comisión de actas y calidades de la alta Cámara ha terminado sus tareas en la reunión celebrada en la tarde de hoy, habiendo dictado ocho ó nueve dictámenes, que se discutirán en las sesiones del lunes y martes próximos.

Una frase de Marengo.

Ha sido muy comentada esta tarde entre los diputados una ingeniosa frase del distinguido marino y diputado por Cádiz señor Marengo,

Hallábase éste conversando en los pasillos de la Cámara con varios amigos acerca de una proposición de ley que se propone presentar para pedir la inmediata reforma de reglamento, por considerarse ya intolerable lo que viene ocurriendo, por mal entendidas complacencias, cuando acortó á pasar al lado del grupo el Sr. Romero Robledo, quien enterado de los propósitos del Sr. Marengo y del espíritu de la proposición, se apresuró á decir que estaba dispuesto á poner su firma en aquella.

El diputado por Cádiz hizo entonces notar al Sr. Romero que sus declaraciones de hoy se compaginaban mal con la conducta que en la sesión de ayer tarde observó, y no encontrando muy clara esta manera de proceder, añadió el Sr. Marengo:

«No comprendo, pues, lo que usted quiere decirme, porque precisamente si de alguien hay que quejarse en esta Cámara es de usted, que viene ejerciendo un caciquismo intolerable hasta el punto de que esto en vez de Congreso, debiera llamarse Salón Romero.»

Esta frase ha hecho mucha fortuna entre los diputados, los cuales comentaban muy favorablemente el ingenio y la claridad con que se ha expresado el Sr. Marengo.

La cuestión Vega Armijo.

Esta tarde ha continuado comentándose la actitud adoptada por el marqués de la Vega de Armijo con motivo del dictamen formulado por la Comisión de actas en la del distrito de Caba.

Dicho señor, á pesar de todo su disgusto, no parece muy decidido á abandonar la presidencia del Congreso, hasta el punto de que se aseguraba esta tarde que seguirá en ella con sólo que obtenga una regular votación al procederse á la elección definitiva de presidente.

Estos son los proyectos del marqués de la Vega de Armijo, pero no sería muy de extrañar que al final hubiera alguna sorpresa, incluso para él, pues entre muchos diputados ministeriales ganaba esta tarde mucho terreno el propósito de presentar para el referido cargo la candidatura del Sr. Canalejas.

El acta de Caba.

El lunes próximo se discutirá en el Congreso el dictamen relativo al acta de Caba.

LA BOLSA

Notización oficial.

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, Día 27, Día 28. Rows include 400 PERPETUO INTERIOR, 500 PERPETUO INTERIOR, 500 PERPETUO EXTERIOR, 500 PERPETUO EXTERIOR, 500 PERPETUO EXTERIOR, 500 PERPETUO EXTERIOR, 500 PERPETUO EXTERIOR, 500 PERPETUO EXTERIOR, 500 PERPETUO EXTERIOR, 500 PERPETUO EXTERIOR.

Imprenta del DIARIO DE LA MARINA Libertad, 10.

ECOS DEL LITORAL

Málaga 27.—Por la Sanidad fué despachado ayer mañana para la mar el crucero de guerra español de segunda clase «Lepanto».

Acaban de contraer enlace matrimonial la lindísima señorita María de la Asunción Manzanarez y Fernán con el distinguido oficial del vapor «Cabo S. Martín» D. José Gutiérrez Navas.

Coruña 26.—Entraron ayer en puerto los vapores «Cabo Prior», procedente de Santander y Ferrol; «Hernani, de Gijón; el queche-marín «Benedita», de Gijón, con carbón; el pailbot «Pepita», de San Ciprián, con igual carga, y el balandro francés «L'Ógre», en lastre.

Se despacharon los vapores «Hernani», para Ferrol; «Sultijelma», para Vigo, y «Cabo Prior», para Carril, y el balandro «L'Ógre», para Puenteceso, en lastre.

En la Comandancia de Marina se verificaron ayer exámenes para patrones de cabotaje y pesca.

Presidió el tribunal el segundo comandante de este puerto, Sr. Sánchez Cifuentes, y le acompañaban como vocales los Sres. Montemayor, Márquez, Fernández y García.

Se examinó, y fué aprobado, Jacobo Barreiro Castro, para hacer el tráfico entre Bayona y Bayonne (Francia).

Vigo 26.—Ayer tarde entró el vapor inglés «Maiores», procedente de Liverpool.

Atracaron al muelle el «Matías F. Bayo», de Cádiz y el «Sultijelma».

Este último, de nacionalidad noruega, descargaba bacalao.

Han entrado también los balandros «Concepción» y «Méndez Núñez».

De regreso de América del Sur hizo ayer escala en Vigo el vapor «Villahad» del Lloyd Norte Alemán, conduciendo 71 pasajeros para este puerto.

Con cargamento de carbón para D. J. M. Bofill, llegó á Marina el bergantín goleta «Matilde», procedente de Cardiff.

Sevilla 27.—Han quedado amarrados á los muelles de nuestro puerto los vapores «Ciénfuegos», «Cabo San Martín», «Andalucía», «Cabo Roca», «Montañés», «Vesper», «Carbones Asturianos», «Anita» y «Segovia» (españoles); «Carlo», «Ruanón», «Sir Walter Raleigh», «Britania» y «Raylan» (ingleses); «Elinique» (noruego).

Han salido á la mar los vapores «Torre del Oro», «Radnor» y «Zorroza», habiendo entrado de la mar el vapor inglés «Rosa».

Continúan cargando mineral de hierro en este puerto los vapores «Cabo Roca», «Sir Walter Raleigh» y «Ruanón».

Bilbao 27.—Ayer mañana empezaron los anunciados exámenes de pilotos de la Marina mercante, en el Instituto Vizcaíno, presidiendo el segundo comandante de Marina D. Enrique Enrile.

Barcelona 26.—De Buenos Aires y escalas es esperado en este puerto el vapor «Regina Margherite».

Con carbón mineral, son esperados de Newcastle y Penarth respectivamente, los vapores ingleses «Cojont» y «A. Strong».

Para conducir carbón á nuestro puerto ha sido fletado en Cardiff el vapor inglés «Diamond».

NOTICIAS

Se ha inaugurado en Barcelona la Exposición de carbones patrocinada por la Diputación provincial.

Han presentado magníficos ejemplares las regiones mineras de Bilbao, Asturias, León, Extremadura, Andalucía y Cataluña.

Ultima edición

Telegramas de la tarde

DE LA AGENCIA FABRA)
La Bolsa.
(Recibido el 28).
Exterior español: 70,75 (Cláusura).
Londres 27.
Paris 28.
Apertura de la Bolsa de hoy:
Exterior español: 71,70 y 71,95.
Londres 28.
Exterior español: 70,87.
La cuestión de Gibraltar en Portugal.
Badajoz 28.
Afirmar algunos periódicos portugueses que es exacta la noticia comunicada por El Imparcial de Lisboa de que la ida á dicha capital del



Espectáculos.

JARDIN DEL BUEN RETIRO.-A las 9.-12 función de abono.-Tur- no 2.º par.-La behemé.

Intermedio en el kiosco del jardín por la banda del regimiento de Covadonga.

Entrada, una peseta.

ZARZUELA.-Primera sección.-A las 9.-El lucero del alba.-Frégoli.-Relámpago.-Frégoli-graph.

Segunda sección.-A las 11 y 14.-Eldorado.-Senta transformaciones.-Frégoli-graph.

APOLO.-A las 8 y 34. La buena sombra. Dolores (estreno).-La buena ventura.-La alegría de la huerta.

ELDORADO.-A las 8 y 12.-Correo interior.-El barbero de Sevilla.-El maestro de obras.-Correo interior.

ROMEA.-A las 9.-La viuda.-Trio Alpino, Sra. García.-Gonzaito (estreno).-Nella Olivares.-¿Se lo doy?-Trio Alpino, Srta. Leonor.-Le moulin rouge.-Nella, señorita Olivares.

CIRCO DE PARISH.-A las 9 de la noche.-Función cómica-buía.-12 día de moda.-Tomando parte los domadores Rius con sus 11 leones, perros, burro y cabra, y todos los artistas de la compañía.

Entrada 50 céntimos.

PANORAMA IMPERIAL.-Carrera de San Jerónimo, 14, entresuelo.-Hoy Saboya y ascensión al Mont-Blanc.

De tres de la tarde á once y media de la noche.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.-Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 sean: 25 Mayo, 22 Junio, 20 Julio, 17 Agosto, 14 Septiembre, 12 Octubre, 9 Noviembre y 7 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

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

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.-Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

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

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

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

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

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

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

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

COMPANIA ANONIMA

FORGES ET CHANTIERS DE LA MEDITERRANEE FUNDADA EN 1855

DOMICILIO SOCIAL: 1, RUE VIGNON, 1, PARÍS

Representación en España:

Alcalá, 72 dup.º, 2.º, Madrid.

ESTABLECIMIENTOS DE LA COMPANIA.-Astilleros para toda clase de construcciones navales en La Seine (Tolón) y Gravelle (El Havre). Talleres para toda clase de construcciones mecánicas en Marsella y en El Havre.

Construcciones navales de guerra y mercantes.-Acorazados.-Cruceros de gran velocidad.-Aviso.-Cañoneros.-Torpederos.-Caza-torpederos.-Transportes.-Transatlánticos.-Buques de vapor de carga.-Yates.-Embarcaciones menores.-Calderas y máquinas marítimas de todas clases.-Material de limpieza de puertos y de saneamiento.-Material y aparatos hidráulicos.-Dragas.-Remolcadores.-Gánguiles.-Diques flotantes.-Faros.-Máquinas dinamos para el alumbrado eléctrico.-Máquinas motrices eléctricas, etcétera, etc.

Generadores Belleville

Gran Premio 1889.-Fuera de concurso 1900

PRIMEROS ESTUDIOS 1849

ULTIMOS MODELOS 1896

Talleres y Astilleros de L'Ermitage en Saint Denis (Seine)

Dirección telegráfica: "BELLEVILLE, Saint-Denis Sur-Seine (FRANCIA)

Agente comercial en España: Sr. D. EMMANUEL GÉS.-Paseo de Colón y calle de la Merced, 20, 22 y 24, principal.-BARCELONA.

SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA

FABRICA DE POLVORAS

Y DE POLVORAS SIN HUMO

Domicilio social: Uria, 40, OVIEDO

REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN DE ARIZA

Encarnación, 14, MADRID

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres, 32, Victoria Street, S. W.

Representación en España: Montalbán, 3, Madrid.

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

Fábricas que posee esta Compañía.

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).

Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).

Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.

Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).

Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.

Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).

Laboratorio de cartuchería en Dartford.

Laboratorio en North Kent para proyectiles.

Polígonos de Eskmeals y Eynstord.

LA CONSTRUCTORA NAVAL ESPAÑOLA

COMPANIA ANONIMA

Capital: 10.000.000 de pesetas.

Domicilio social: Madrid, Zorrilla, 13, 1.º

Astillero y talleres en Cádiz.

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

Servicio de remodeladores. Machina para 100 toneladas.

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

Construcciones navales realizadas por el astillero y talleres de Cádiz.

Table with 2 columns: Buque and Toneladas. Lists various ships like 'Buque de combate de 1.ª clase "Emperador Carlos V"', 'Aviso torpedero "Filipinas"', etc., with their respective tonnages.

TOTAL..... 27.486

Dirección postal: Apartado núm. 254, Madrid.

Teléfono núm. 1.367.-Astillero-Cádiz.

Dirección telegráfica: Naval-Madrid.-Naval-Cádiz

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

SASTRERIA MILITAR Y PAISANO

Ha recibido un bonito surtido para trajes de verano

JUAN BENITEZ

ATOCHA, 5.

CLINICA DENTAL CONSULTORIO MEDICO INTERNACIONAL

Dos patentes de invención por veinte años, por las dentaduras de Niquel y de Aluminio dorado. Las más higiénicas, las más fuertes, ósmoas ligeras y baratas.

Table listing dental services and prices: Dientes en caucho (5 pesetas), Niquel ó Aluminio (10), oro (20), Dentaduras completas en caucho (100), Niquel ó Aluminio (200), Empastes (5), Amalgamaciones (10), Orificaciones (20).

Mento-piretrina.-Excelente elixir para el dolor de muelas, fortalecer los dientes movelidos, curar las enfermedades de las encías y facilitar poderosamente el babeo de los niños.

Coralina.-Polvo de coral esterilizado, recomendado por todas las celebridades médicas para la limpieza de la dentadura, destruir el sarro y devolverla su blancura primitiva.

Precio, dos pesetas caja ó frasco, en todas las farmacias y por correo. Horas, de 9 de la mañana á 5 de la tarde.

GUARDIA MEDICA PERMANENTE ARENAL, 1 PRINCIPAL, MADRID

CURACION O ALIVIO DE LOS CATARROS, TOS, BRONQUITIS, ASMA Y TISIS

Las «Píldoras antisépticas» siguen siendo el único agente terapéutico verdaderamente racional, científico y eficaz para curar la tisis pulmonar y los catarras crónicos de las vías respiratorias. Responden á las indicaciones siguientes: 1.ª Como «antisépticas» estas píldoras impiden el asiento, procreación, multiplicación y difusión de los microbios.-2.ª Como quí- ra que cuando el enfermo busca el remedio se halla desnutrido, las «Píldoras antisépticas», teniendo en cuenta esta circunstancia, no sólo poseen el poder antiséptico que reclama la dolencia, sino que al propio tiempo, y á virtud de sus componentes, son reconstituyentes del organismo.-3.ª Además de ser estas Píldoras «antisépticas» y reconstituyentes, acreditan una acción electiva sobre los órganos respiratorios, sobre cuyos elementos y sobre cuyas funciones obra modificando favorablemente las condiciones del pulmón y de las mucosas, é influyendo, por último, sobre la inervación broncopulmonar.-RESUMEN: Las Píldoras «antisépticas» son: ANTISEPTICAS, porque dificultan la vida de los microbios; RECONSTITUYENTES, porque modifican favorablemente la nutrición general; REMEDIO DE AHORRO, por que retardan la desnutrición y no hacen tan necesaria la reparación de substancias; REMEDIO RESPIRATORIO, porque son poderoso auxiliar de la respiración, ya que estimulan la inervación broncopulmonar.

Las «Píldoras antisépticas», impuestas ya en todo el mundo por sus virtudes verdaderamente extraordinarias, calman la tos, permiten conciliar el sueño, «tan necesario y reparador», modifican y disminuyen la expectoración, que de purulenta, blanca, aireada y espumosa se torna; de difícil se hace fácil; despiertan el apetito, tan necesario á todos; evitan el enfriamiento y la fiebre; reducen el número de actos respiratorios, y como consecuencia de todo esto, las fuerzas del paciente se levantan; se reanima el espíritu, y hacen, en medio de tan halagüeños resultados, menos desfavorable el pronóstico, pues se curan la inmensa mayoría y en razón directa de la menor extensión é importancia de las lesiones. Diez pesetas caja en las boticas y droguerías de España.-Depositarío, Guillermo García, Capellanes, 1, Madrid.-Van por correo.

De venta: En Avila, Barruoco, 12; Almería, Real, 16; Albacete, Sr. Picazo; Alicante, Plaza de San Cristóbal, 12; Riego, 20 y Mayor, 4; Vitoria, señor Martínez; Burgos, Cid, 17; Paseo Espolón, 30 y Plaza Prim, 19; Badajoz, Santo Domingo, 39; Barcelona, Fernando VII, 7; Bilbao, Arcealle, 35; Cáceres, Plaza, 37; Ciudad Real Toledo, 13; Coruña, Real, 82; Ferrol, Barreiro é hijos; Cuenca, Calderón de la Barca, 56; Córdoba, Paraiso, 10; Cádiz, Plaza de Isabel II, 2; Jerez de la Frontera, Caballeros, 12; San Fernando, Constitución, 154; San Sebastián, Bengochoa, 5 y Plaza de Guipúzcoa, 1; Guadalajara, Mayor, 7; Brihuega, Armas, 20; Granada, San Jerónimo, 13 y Mesones, 102; Huelva, Tetián, 14; Huesca, Coto bajo, 23; Jaen, M. Campoy; Jaén, Audiencia, 7; Ubeda, Plaza Toledo, 11; León, Plaza de la Catedral, 10; Lérida, Sr. Carnicer; Logroño, Abad; Lugo, Pérez Varela; Mondoñedo, Sr. Ferrero; Málaga, Granada, 42 y 44, y Compañía, 15; Murcia, Plaza de San Bartolomé, 10; Cartagena, Campos, 6; Cieza, Buitrago, 9; Orense, Progreso, 55; Oviedo, Sol, 1; Gijón, Botica del Carmen, 1; Palencia, Mayor Principal, 112 y Mayor Principal, 114; Pamplona, Nueva, 2; Estella, Zalabardo; Pontevedra, Sr. Temps; Salamanca, Ortiz Urbina Fuentes; Ciudad Rodrigo, Rúa, 2 y Plaza Mayor, Sr. Sevilla, Aranjuez, 2; Santander, Blancas, 15; Torrelavega, Plaza Mayor, 8; Reinosca, Mayor, 33; Soria Collado, 27; Burgo de Osma, Sanz; Segovia, Plaza del Corpus, 7; Toledo, Sillería, 23; Terner, Mercado, 4; Valladolid, Orates, 33; Valencia, Plaza del Mercado, 78; Zamora, García Capelo; Zaragoza, Coso, 33.

Hasta las cinco de la tarde se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

CONDICIONES DE SUSCRIPCIÓN

Table showing subscription rates: Madrid, un mes. (1 pesetas), Provincias, trimestre. (5), Países de la Unión Postal, un año. (60), Asia y América. (70).

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

CONDICIONES DE ANUNCIOS

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

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

PAGO ADELANTADO

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