

ARSENALES

La ordenanza de Arsenales cuyo estudio encomendó el duque de Veragua á la Junta Consultiva de la Armada, ha pasado para su reforma á una ponencia que dudamos pueda en el corto plazo de un mes verificar tan arduo trabajo, dado lo complicado y extenso de dicha reglamentación, que abarca los tres conceptos en que funcionan aquellos establecimientos, á saber: militar, administrativo é industrial.

Creemos, por tanto, necesario que el plazo señalado por el ministro se prorrogue sin exageración, pero en la cantidad de tiempo necesario para que sin atropellos ni apresuramientos se pueda corregir con serenidad de juicio un proyecto tan cuajado de enormidades y deficiencias, todavez que en lucubrarnos se han empleado, ó mejor dicho, se han perdido muchos meses.

Estamos convencidos que los reglamentos, por malos que sean, resultan buenos cuando los hombres lo son, y que las mejores organizaciones se estruñan ante la mala calidad del espíritu que las ha de vivificar.

En este concepto radica una de las causas de inferioridad de nuestra nación respecto al resto de Europa; carecemos de ese personal intermediario en escala gradual entre el ingeniero que concibe en abstracto y el obrero que ejecuta automáticamente. Entré nosotros ese personal práctico é intelectual á la vez, no existe casi en absoluto; por lo que vemos en la industria particular de todas clases que se recluta en el extranjero, de donde vienen contratados con grandes ventajas pecuniaras, mientras los similares de su clase en la sociedad española viven miserables en una oficina ó dependencia burocrática, sin porvenir, pero con muchas pretensiones que los hace aún más desgraciados.

Sin esos auxiliares todo progreso industrial se hace imposible, y el Estado, que no puede prescindir del carácter de nacionalidad, como los particulares, en sus industrias oficiales, experimenta todos los daños que repercuten en los servicios públicos que de ellas necesitan.

En tal caso se encuentran los arsenales en lo que se refiere á construcciones y carenas de buques á fabricaciones de Artillería, montajes, municiones, etc., donde los mejores proyectos y modelos se desnaturalizan en las obras por su imperfección, sin que sea posible descender á una vigilancia tan continuada y atenta que para ejercerla requiera el personal especial que hemos descrito y no tenemos.

Entre nosotros la educación altera de la inteligencia y de la mano es casi desconocida y esta es la causa de que seamos el pueblo donde menos se sabe hacer y por tanto el más pobre, por falta de condiciones para producir con inteligencia. Y no es que carezcamos de aptitudes, sino de medios para hacerlas eficaces por la enseñanza pública, que es la más deficiente por calidad de toda Europa.

Esta deficiencia no se podrá subsanar en mucho tiempo en los establecimientos industriales de la Marina, ni evitar sus consecuencias en la carestía de las obras que en ellos se verifiquen, donde no han de cesar, por más reglamentos que se hagan, las equivocaciones y tanteos que obligan á deshacer trabajo hecho, á emplear mayor material del calculado, á tardar más tiempo del previsto, y á que los buques se construyan defectuosos y caros, sin poder imputar toda la responsabilidad á los directores de las obras, á quienes no se puede exigir lo que de ellos no depende.

El defecto es nacional; y absurdo sería pedir he perfección sólo en las obras de los Arsenales cuando nada se edifica ni construye, ni se produce oficialmente en país que no sea deficiente y cueste enormidades.

Tal es el fundamento de las opiniones, que ya hemos emitido respecto al modo en que deben funcionar los Arsenales.

LA PAZ EN SUDAFRICA

En estos momentos tienen lugar en Bruselas las conferencias entre los delegados boers en Europa, Sres. Fischer, Wessels y Wolmarans, con el doctor Leyds, representante oficial de la República del Transvaal.

Al mismo tiempo, conferencia en Londres con Chamberlain, el ministro inglés de las Colonias, los representantes de la Colonia del Cabo, Cecil Rhodes y Jameson.

Las coincidencias de estas entrevistas ha despertado alguna curiosidad en las Cancillerías, y no falta quien supone se que están negociando los preliminares para la paz.

Dato positivo que confirma estas conjeturas, no hay ninguno; pero llama la atención que en estos momentos culminantes, cuando la campaña es tan desastrosa para Inglaterra como favorable para los boers, se celebran esas respectivas conferencias.

También se dice que para la coronación del rey Eduardo habrá terminado la guerra.

VIAS NAVEGABLES

El canal trans-europeo

La noticia sensacional que circula por la prensa marítima de todo el mundo, es la de una genialidad del Kaiser, por virtud de la cual los puertos del Mediterráneo estarían expuestos á verse anulados por la construcción del mayor canal del mundo.

Se trata, á lo que parece, de una iniciativa imperial, algún tanto fantástica para la construcción de un canal trans-europeo entre el mar Báltico y el Adriático, cuya longitud sería de 2.240 kilómetros.

El costo sería relativamente pequeño, toda vez que en sus cuatro quintas partes de su recorrido podrían utilizarse cursos de agua navegables, ya establecidos. La parte á construir, quedaría reducida á 485 kilómetros, desde Stettin en el Oder hasta Fiume, en el Adriático.

De Stettin á Kassel en Silesia, y quizá hasta Audeberg se utilizaría el curso del Oder. El canal sería desde luego dirigido hacia Komar, en el Danubio, y seguiría por el Sava hasta Sisek y el Kupa hasta Karstadt. Desde esta á timo sitio hasta Fiume no habría más dificultad que la pequeña travesía de los Alpes Julianos.

Este canal construido en territorio austro-alemán, perjudicaría considerablemente á los puertos del Mediterráneo y al comercio italiano, suizo y francés, toda vez que los ferrocarriles á través de los Alpes perderían toda su importancia para el transporte de mercancías.

La Rusia oriental experimentaría no pocos beneficios de este canal.—X.

LAS MANIOBRAS DE CHERBURGO

Otra vez los submarinos franceses han llevado la mejor parte en su lucha con los acorazados. El martes último, en ocasión en que el submarino «Tritón» acercábase al acorazado guardacostas «Amiral Tréhouart», se interpuso una lancha pescadora, y para evitar la colisión con ella, el submarino apresuróse á salir á la superficie. En el acto los cañones de tiro rápido del acorazado vomitaron un huracán de hierro sobre el «Tritón», al tiempo que, con la velocidad del rayo, otro submarino, el «Espadón», lanzaba sobre el acorazado un torpedo y le ponía fuera de combate.

El «Naval» aprovechó también un momento en que el «B. vines» se puso al alcance de sus torpedos Morse, y le disparó uno con tal acierto, que á ir las cosas de veras, hubiese bastado para dar cuenta de su formidable antagonista.

EXPEDICION A TRIPOLI

A lo que parece, Italia se dispone á poseer el puerto de Trípoli, animada en sus propósitos por lo oficialidad francesa.

Al efecto circula el rumor de que está preparando á toda prisa una expedición con dicho objeto movilizando 100.000 hombres.

Las barcasas destinadas al desembarco en Trípoli de las tropas expedicionarias, han sido ya construídas, y al frente de la expedición se pondrá el general Niri.

El Sultán turco, Abdul-Hamid, ha suplicado al príncipe Nikita, Soberano de Montenegro, y al susero del Rey Víctor Manuel, que suplique á su yerno que no adopte medidas agresivas contra Trípoli, cuya región es todavía feudataria del imperio otomano.

No se sabe lo que podrá ocurrir, pues las pretensiones italianas quita determinan complicaciones de muy grave carácter internacional. De todos modos, lo que se ve claro es que Italia y Francia se quieren aprovechar de la debilidad de Turquía.

POLÍTICA

PORVENIR NEGRO

Los notables del fusionismo apartan ya del Gobierno «la vista con horror y el estómago con asco», como dijo el ilustre Donoso Cortés.

Pero ¿qué pasa en las interioridades ministeriales? ¡Absolutamente nada! según dicen los íntimos.

Y es verdad; no pasa, no sucede nada... como en los cementerios. Esta situación está callada y tranquila, con el silencio y la paz de las tumbas.

El Sr. Maura dijo ayer solemnemente á un reporter que le maravilla «que nuestro país conserve siquiera la figura de nación.»

El distinguido ex ministro liberal afirma que el Gobierno ha muerto. Conformes; pero ¿por qué no se le entierra? Eso es lo que nadie se explica.

Y sin embargo, es fácil de explicar. El Gobierno permanece insepulto, porque, como el Cid, tiene todavía que ganar, después de muerto, algunas batallas, y fuerza es que permanezca amarrado y sujeto sobre su cabalgadura.

Las batallas que después de muerto tiene que ganar el Gobierno, son las de la mayor edad, coronación y juramento del Rey, y hasta que no salga de eso, no recibirá cristiana sepultura.

Si el Gobierno es un cadáver que anda, los partidos turnantes son, á juicio del señor Maura, unos fantasmas, «verdaderos espectros, sin consistencia alguna», sobre los cuales debe pesar muy pronto la losa de sus errores.

Cuando esto dicen los notables del partido gobernante, los que por su altura política y su historia no están exentos de responsabilidad en los presentes males, ¿qué dirá el país, qué dirán los que abajo contemplan el triste espectáculo de la desorganización nacional?

Con ser esto muy malo, todavía hay otra cosa peor. Cuando el Gobierno vaya á ocupar por derecho propio el lugar que le corresponde en la fosa del olvido, ¿con quién se lo sustituirá? ¿Con otro cadáver?

Negro porvenir se presenta á la infortunada nación española, tan digna de mejor suerte.

Los cazatorpederos franceses.

En vista de ciertos accidentes ocurridos durante la última travesía del destructor francés «Pique», su comandante concibió algunas dudas respecto á las garantías de estabilidad de dicho buque, cuyo ángulo de inclinación era alarmante en mar agitada. Elevó acerca de esto su informe privado al ministro de Marina, y éste ordenó una información, que ha dado por resultado demostrar la falta de estabilidad de todos los buques de la clase del «Pique», cuya superestructura es demasiado elevada.

En su virtud, se procederá con la mayor urgencia á realizar en todos ellos las reformas necesarias para que ofrezca toda la seguridad compatible con las condiciones especiales de su servicio.

Las Memorias de Villebois-Mareuil

No habrá desaparecido del recuerdo de nuestros lectores el nombre del valiente coronel francés que dió su vida en holocausto de la causa boer, y de seguro les gustará saber que los documentos á él pertenecientes encontrados por los ingleses después de su muerte han sido entregados al vizconde Christian de Villebois-

Mareuil, por orden de lord Roberts y por conducto del coronel Stuart-Vostley, agregado á la Embajada británica en París.

El actual poseedor de tan preciosos papeles ha manifestado á varios amigos su propósito de publicarlos cuanto antes, atendida la indiscutible importancia que revisten la mayor parte de ellos.

FINISTERRE

¡GOD SAVE THE ENGLAND!

Noticia sensacional para los bohemios «de oficio» y para cuantos por estar sacibillados de «singles» viven en perpetuo penique: Inglaterra se hunde.

Y no en el terreno político internacional, como potencia de primer orden; no en hipótesis, como pudieran creer los boerófilos, sino real y efectivamente: la Gran Bretaña se sumerge, se hunde, desaparece en el fondo del mar.

Los geólogos, que cual los astrólogos, suelen oficial, las más de las veces, de agoreros, hablan predicho, hace ya mucho tiempo, que el porvenir de Inglaterra está en el fondo de los mares, pero nadie lo había querido creer y todos los simpáticos rublos «de verdad», que se consideraban semejantes predicciones.

Por... un fenómeno terrible les ha hecho salir de su error despertándolos bruscamente, y arrebatándoles la tranquilidad y su obstinada confianza, sembrando la alarma en todo el país de Gales: el hundimiento ocurrido estos días pasados en el mar de gran número de acantilados de Ramsgate.

Los ingenieros, que vienen á ser á modo de los médicos de la tierra, han celebrado consulta, y su dictamen es terrible. Después de tomarle el pulso al enfermo, ó sea al asunto, han convenido por unanimidad en que el referido fenómeno constituye un síntoma grave, un peligro evidente y ciertísimo para Inglaterra: el de su desaparición no muy lejana en el fondo del mar.

Este dictamen facultativo ha caído como una bomba entre los flamáticos del spleen, porque una cosa es volarse la cabeza por puro fastidio y otra verse obligado á hundirse en el abismo, por inexorable designio de la providencia, que en esta ocasión, pone cara de hereje, á los desventurados hijos de la soberbia Albión.

La posibilidad, mejor dicho, la certeza de que las islas británicas están destinadas á desaparecer por efecto del continuo trabajo de las aguas, ha hecho pensar á los ingleses «auténticos» en los progresos del submarinismo, y se habla ya de la formación de sociedades, la creación de sindicatos y fundación de compañías para establecer y explotar una nueva Inglaterra en el fondo del mar, con escuadras submarinas, ferrocarriles subacuáticos, y en suma, todos los progresos corrientes y molientes bajo la superficie del mar.

Pero entre tanto que estos bellos proyectos se realizan, la inmensa muchedumbre de los alarmados, trinan contra Chamberlain, y aspiran nada menos que á lyncharlo, bajo pretexto de que es un *jetator*, cuya mala sombra, ó patá, como acá dicen nuestros más distinguidos currinches, determina la inmensa serie de *messaventures* que de poco tiempo á esta parte han caído sobre Inglaterra, seris que ahora se viene á coronar con el hundimiento, *constante y sonante* que diría un economista, de la hasta hoy viril, enérgica y poderosa Gran Bretaña.

Si sacrificando á Chamberlain se ha de salvar Inglaterra, por mí, que lo... lynchen.

Abel Imart.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

(DE NUESTROS CORRESPONSALES)

Colisión y remolque.

Coruña 10 (G. t.)

Al tomar puerto el vapor «Vizcaya», abordó al pallebot «Dolores», resultando éste con la proa destrozada y algunas otras graves averías.

Mercé á la rapidez con que se dió remolque al «Dolores» conduciéndolo á la bahía, se evitó que éste se fuera á pique.—Corresponsal.

LA APELACION DE SCHLEY

Contra lo que claramente había manifestado hace pocos días, el contralmirante Schley, osediendo á las instancias de varios amigos, ha resuelto apelar del fallo del tribunal de investigación ante el presidente, como comandante en jefe. Esta resolución de última hora ha ocasionado no poca sorpresa en los círculos navales de Washington.

M. Roosevelt ha consentido en que dicho fallo sea revisado, y se cree que coniará la revisión del mismo á alguna eminencia del foro americano, queriendo desentenderse de toda clase de compromisos políticos que pudieran emanar de ese acto.

El presidente ha comunicado sin dilación, y lealmente, al ministro de Marina, Mr. Long, el cambio de opinión de Mr. Schley.

¿SE DEROGA?

El ministro interino de la Gobernación actúa con el aplomo, la energía y la rapidez necesarias, como si desempeñase en propiedad su importante y difícil cargo. La marejada con tal motivo es grande, porque la gente, echando á volar la imaginación, considera que esta salida, en cierto modo inopinada del ministro propietario, tiene más miga de la que á primera vista parece.

¿Se va ó no se va á la revisión del Concordato? Esto corresponde al ministerio de Gracia y Justicia, y aun cuando en apariencia parece que ha de resultar inoportuno hablar ahora de ello, es, sin embargo, lo más natural y lógico.

¿Por qué? Sencillamente porque... pero no anticipemos los sucesos, como decían los novelistas de á cuartillo de real la entrega.

El Vaticano, contentando á insinuaciones de carácter oficioso, que parece le han sido hechas por el Gobierno español respecto á la reforma del Concordato, ha expresado, según dicen, en igual forma, esto es, también oficiosamente, que no entrará en negociaciones con dicho objeto, ni aceptará ninguna proposición que tienda

á la indicada reforma «si antes el Gobierno español no deroga el decreto de 20 de Septiembre de 1901 sobre las congregaciones religiosas».

Así lo expresa y anuncia, sin ambages ni rodeos, un telegrama fechado ayer en Roma, que publica los diarios oficiosos, y dicho se está que si esto es cierto queda perfectamente explicado, en la hipótesis de que el Gobierno insista en cumplir sus compromisos sobre aquella revisión, la excursión al sanatorio de Bassot del ministro que sometió á la Real firma el susodicho decreto.

Podrá exigir el Vaticano dicha derogación; se verá compelido el Gobierno á soportarla y pasar por las horcas caudinas; pero lo que no se puede exigir es que el mismo ministro á quien le tocó la china de refrendar ese decreto sea el mismo que refrende también el de la derogación. ¡Hasta ahí podían llegar las bromas!

El general Werder

La prensa inglesa, compándose de la campaña boerófila de los periódicos alemanes, después de atribuir á móviles interesados, esfuerzase en demostrar que los tan discutidos campamentos de concentración son un título de gloria para los sentimientos humanitarios británicos, y al efecto reproduce la contestación del general alemán Werder á su colega francés Ulrich durante el bombardeo de Strasbourg.

«El permiso que usted solicita para la salida de parte de la población aumentaría el poder de resistencia de la plaza; por lo cual, y aunque es para mí muy penoso, no puedo acceder á su deseo, cosa que, por otra parte, me sería muy grata en interés de la humanidad.»

No puede negarse, en efecto, que el general Werder fué absolutamente «franco» en su contestación.

Los extranjeros en China

La Emperatriz viuda ha firmado otro decreto que demuestra su deseo de conciliar la voluntad de los extranjeros. En él se dispone el restablecimiento inmediato de relaciones cordiales con los embajadores, y la celebración de audiencias del Emperador, á las cuales concurrirán aquéllos, fijándose para la primera una fecha relativamente cercana. La Emperatriz recuerda el placer que le ha proporcionado dos veces la recepción de las señoras del Cuerpo diplomático, y ofrece otra para dentro de breve plazo.

Diése también que, gracias á los buenos oficios de la Emperatriz, dichas damas podrán presenciar, desde un edificio especialmente destinado á este efecto, el regreso de la Corte á Pekin.

DESPLANTES YANQUIS

Todavía no han conseguido cobrar los alemanes el piquillo que les deben los venezolanos, y á juzgar por las trazas, no llevan tizas de lo grario en muchísimo tiempo.

Para anunciarlo, el general Castro, presidente de aquella república hispano-americana, ha hecho proclamar entre los periódicos de Caracas la importante noticia de que el ministro de Marina de los Estados Unidos ha dado instrucciones muy enérgicas al jefe de la escuadra del Norte del Atlántico para vigilar los movimientos de la escuadra alemana que actualmente está haciendo un cruceo frente á las costas de Venezuela, con orden terminante y expresa de oponerse por la fuerza á toda tentativa de amenaza de los alemanes contra Venezuela.

Parece que á la escuadra imperial no le dan frío ni calor estos desplantes de los yanquis, y que cuando sea llegado el caso obrará con arreglo á las instrucciones que ha recibido de su gobierno, como si no hubiese yanquis en el mundo.

LA FÁBULA DEL «HENRI IV»

Ha circulado estos días en los círculos navales franceses la especie de que se habían extraviado los planos del «Henri IV»; pero informes adquiridos en el ministerio de Marina frances permitieron asegurar que semejante noticia es inexacta, como también la de haber desaparecido de la Cámara del comandante del acorazado «Vengeur» un cofrecito conteniendo documentos confidenciales.

En el último caso, tratase sencillamente de una cajita donde rateros vulgares creyeron encontrar tesoros de oro y plata. Convencidos de su error, los malhechores arrojaron la cajita al mar.

Mr. Lannesson ha dado enérgicas órdenes para averiguar el origen de esos *canards*, perjudiciales á la Marina de guerra de la vecina República.

La flota voluntaria rusa

Desde que de nuevo se organizó, en 1886, la flota voluntaria rusa ha dependido siempre del ministerio de Marina, aunque administrando ella misma sus capitales. El actual contrato con el Gobierno expira en este mismo año, por lo cual se ha presentado en el Consejo del Imperio un proyecto para el nuevo.

Durante los disturbios chinos, sólo dos buques de la flota, el «Moseon» y el «Orel» sirvieron realmente para el transporte de tropas, y se ha demostrado que no reunían las condiciones indispensables en tiempo de guerra. En vista de ello, el ministerio se propone que los cruceros actualmente en construcción reemplacen en ciertos servicios á la flota voluntaria, á fin de que ésta pueda dedicarse exclusivamente al comercio.

GREATER «UNCLE SAM»

En los países anglo-sajones, hace años está de moda la palabra *greater*, para indicar «sanche». Así, no creemos que sea impropio llamar «greater Estados Unidos», ó «Greater Unión», «Greater Jonathan», «greater Uncle Sam» á la Gran República, con el aditamento de Filipinas, Puerto Rico, Hawái, Alaska, Guam y Samoa norteamericana. Ahora bien, y á esto queríamos venir á parar,—los Estados Unidos, ensanche inclusive, cuentan según el último censo, cuyas cifras acaba de publicar la oficina correspondiente de Washington, la friolera de 84.233.069 habitantes.

A este paso, la Unión americana será dentro de tiempo relativamente corto digna rival de la antes *delepe* y hoy malhumorada y achacosa Inglaterra.

FOMENTO NAVAL

Ayer tarde, y bajo la presidencia del excelentísimo señor duque de Veragua, celebró sesión la Comisión ejecutiva de la Junta permanente de Fomento Naval, acordando promover un certamen público para pintores, escultores, arquitectos y autores de las obras literarias que se expresan á continuación, al objeto de conmemorar la mayoría de edad de D. Alfonso XIII, adjudicándose á sus autores los premios que se anunciarán oportunamente.

1.º Al mejor retrato de S. M. el Rey, á cuyo autor se otorgará el privilegio de reproducir sus cuadros con destino á los ministerios y Centros oficiales.

2.º Al mejor cuadro de composición inspirado en asuntos militares de orden naval (episodio comprendido en los últimos cincuenta años).

3.º Al proyecto y boceto de monumento que refleje más acertadamente el período de la ditregencia.

4.º Al proyecto de organización de la Marina de guerra, más en armonía con nuestras necesidades, y medio financiero más accesible para dotar de buques á nuestra Armada.

5.º A la obra de enseñanza más sencilla y práctica para aprender las primeras letras.

6.º Al libro que trate con más acierto la situación actual de nuestra Patria y abogue con mayor eficacia por el restablecimiento del poder naval de España.

7.º Al mejor proyecto de edificio y medios más accesibles y prácticos de allegar recursos para su construcción; dónde ha de establecerse el Museo Histórico-Nacional creado por Real orden de 1.º de Marzo de 1899.

8.º Se otorgará también un premio al capitán de la Marina mercante española que acredite mayores y más importantes servicios de navegación, y entre ellos más años de mando de barco.

Las obras serán entregadas antes del día 2 de Mayo en el Ministerio de Marina, mediante recibo que se otorgará á quienes las entreguen, expedido por el secretario de la Junta permanente de Fomento Naval.

Para juzgar dichas obras se constituirán jurados mediante el concurso oficial de las Reales Academias, Ministerio de Marina y Universidad Central, cuyos nombres se publicarán el día 2 de Mayo, procediéndose en los quince días siguientes al examen y calificación de las obras presentadas.

Los que deseen adquirir más detalles puedan dirigirse al secretario de la Junta de Fomento Naval, Ministerio de Marina.

Colisión del «Magali», y el «Franché Comté»

En el puerto de Marsella ha ocurrido una grave colisión entre el «Franché Comté», que entraba en el Follette, y el «Magali», que salía del puerto. El hecho se efectuó á las siete de la noche y fué causado por la niebla, que impedia distinguir bien las luces de á bordo. De resultados del choque, el «Magali» perdió la pasarela, la chimenea y el mástil, y su teniente, M. Lalande, fué lanzado al mar, pudiendo llegar á nado hasta el próximo mañana.

Los dos buques dirigiéronse por sus propios medios, el «Franché Comté» al antepuerto, y el «Magali» al muelle del sur.

Es casi seguro que el «Franché Comté» ha podido ya salir para Argel, que es el puerto de su destino.

LA CASA DE KRUGER

La nueva morada de Krüger llámase «Oranjelust». Está separada del camino por una verja de hierro y rodeada de un pequeño jardín, con una cascada en medio, en el cual abundan las tulipas. Las habitaciones del presidente están en la planta baja, á la derecha, y consisten en un gabinete, una alcoba y el comedor. El gabinete es de elegante estilo Luis XV, con drapería de terciopelo verde y lises bordadas. El mueble de la alcoba es de roble, con almohadas verdes y cortinas de igual color. El comedor es la pieza más hermosa, también de roble, con colgaduras encarnadas y ornamentación de eero del mismo matiz. La alfombra, que es admirable, procede de Smirna.

Vigilancia y fomento de la pesca

III

No hemos podido averiguar con exactitud, á pesar de las gestiones que para conseguirlo hemos realizado, la cantidad exacta á que alcanza la recaudación que se obtiene por derechos de almadrabas, aunque sí tenemos por seguro que no bajaría de 600.000 pesetas al año y aun esta suma pudiera tener un aumento no despreciable agregando á ella lo que se paga por el establecimiento y explotación de parques ostrícolas y otras industrias análogas, cuyos rendimientos entendemos también deben dedicarse íntegros al mismo fin: á facilitar el desarrollo de la industria pesquera, garantizando á las personas que á ella se dedican su libre ejercicio y poniéndolas á cubierto de los perjuicios que en sus intereses pueden ocasionarlas, los que como dice la fábula

Por lograr un nada un todo sacrifican,

ó lo que es lo mismo, de los que no tienen inconveniente en hacer desaparecer la pesca de nuestros mares, destruyéndola con tal de obtener por muy breve tiempo mayores ganancias de las que suelen obtenerse con artes legales.

Urge, pues, establecer la vigilancia del litoral en términos que haciendo impropie toda transgresión de las leyes sirva de protección y amparo para los que se dedican á la explotación de la industria pesquera, y resulte además útil para la buena conservación y policía de los puertos, hoy por desgracia muy desatendidos, por serias á las autoridades de Marina imposible, en muchos casos, exigir el exacto cumplimiento de las disposiciones que acerca de este último extremo están vigentes.

El servicio que actualmente prestan los cañoneros y torpederos, resulta insuficiente por las grandes extensiones de costa sobre que han de ejercer vigilancia á causa de su reducido número, y es expuesto además, á que estos buques, de mecanismo complicadísimo y delicado, sufran en su navegación por las costas graves averías, que por ningún concepto serían compensadas con el resultado que tales servicios puedan dar en la práctica.

El único procedimiento que consideramos verdaderamente aceptable para organizar la vigilancia del litoral en forma que resulte eficaz y activa, es encomendar aquella misión á pequeñas embarcaciones, semejantes á los vaporcitos que se emplean para la pesca, con los cuales, por

sus condiciones de ligereza y poco calado, sería empresa fácil la de trasladarse en cualquier momento al punto en que las necesidades del servicio reclamaran la presencia de las autoridades de Marina.

¿Qué dificultades pueden oponerse a la realización de este proyecto? Si hacemos excepción de lo que constituye, nada insignificante por cierto, la indiferencia y aun el desdén con que los Gobiernos miran todo cuanto con la Marina se relaciona, creemos que no podrá oponerse ni una sola que tenga verdadero y sólido fundamento.

Para la adquisición del número de barcos necesarios para organizar este servicio y cuya construcción, siendo de las condiciones que hemos indicado resultaría sumamente económica, no falta dinero; pues dando a los fondos que por derechos de almadrabas se obtienen anualmente, la inversión que preceptúan las disposiciones que están en vigor y que deben ser, por lo tanto, observadas por el Gobierno, tendríamos en un espacio de tiempo relativamente breve, dos años a lo sumo, suficiente número de vapores para asignar uno a cada Comandancia de Marina ó dos á las de mayor movimiento, dado que el valor aproximado de cada uno de aquéllos no sería superior á 50.000 pesetas y con 20 ó 25 barcos habría número bastante para que nuestro proyecto pudiera realizarse.

Organizada de este modo la vigilancia del litoral, se haría punto menos que imposible las reyertas que ahora ocurren con lamentable frecuencia entre los pescadores por sí algunos ejercen su industria dentro de los límites prohibidos; podría impedirse que los buques de gran porte arrojaran en los puertos la ceniza de sus calderas y en ocasiones el lastre, materias que, andando el tiempo, vienen á disminuir la profundidad de las entradas de buques de calado y se obtendrían otras importantes ventajas imposibles hoy de conseguir por la falta de elementos que existe en las Comandancias de Marina.

Algo sobre siniestros marítimos

(CONTINUACIÓN)

Otro peligro de mucha importancia en la navegación es, sin duda alguna, el del fuego. En nuestros días, con el desarrollo que ha tomado la marina de vapor, este peligro ha aumentado considerablemente. Además, el transporte de mercancías explosivas en grande escala ha contribuido á aumentar el peligro, si bien los armadores y las compañías rechazan hoy en su mayor parte el embarque en buques de pasaje de materias demasiado inflamables, escarmentadas de tener que pagar cuantiosas indemnizaciones á las familias de las víctimas.

Como ejemplo de incendio ocasionado por materias explosivas recordaremos el del vapor «Cabo Machichón», de la Compañía Ibarra de Sevilla; ocurrido en Santander, y como ejemplo de incendio producido por otras materias, el de los tres vapores del North German Lloyd, «Main», «Saale» y «Bremen», que tuvo lugar en los docks que la mencionada Compañía tiene establecidos en Nueva York y en los primeros días del mes de Julio de 1900. Esta espantosa catástrofe costó la vida á más de 400 personas, perdiéndose los tres vapores poco ha citados, 15 remolcadores ó chalanas, consumiendo el voraz elemento las mercancías depositadas en varios almacenes próximos, ocasionando perjuicios por valor de más de un millón de dólares en la dársena de la Compañía Campbell, y causando grandes desperfectos á otros varios buques, entre los que se contaba el hermoso transatlántico de 23,5 nudos y 14.000 toneladas «Kaiser Wilhelm der Grosse», que experimentó averías de consideración en la cubierta. El incendio de que nos ocupamos se inició en algunas balsas de algodón, duró varios días y las pérdidas materiales ascendieron, según se dice, á 120 millones de francos.

Muchos son los medios propuestos por los ingenieros y constructores para evitar en lo posible tan terribles sucesos, y en efecto, se ha logrado introducir grandes mejoras en la distribución de las bodegas, en el uso de bombas contra incendios y en otros detalles no menos interesantes. Gracias á estas disposiciones es como se han podido contrarrestar á bordo de los modernos buques incendios formidables, aunque no sin pérdidas de consideración (1). Actualmente la conducción de ciertas substancias, tales como el petróleo, se verifica en buques especiales, llamados barcos-cisternas, por llevarlo en tanques ó cisternas, perfectamente cerradas y rodeadas de agua, para evitar los efectos á que la propagación del calor pudiese dar lugar.

Entre los medios auxiliares propuestos para evitar incendios, merecen citarse dos, debidos al ingeniero francés M. Dibos. Ante todo es fuerza consignar aquí que la sola compresión de las mercancías, v. gr. del algodón, puede originar un incendio formidable, y hasta la misma fermentación, puede dar lugar á tan terrible hecho, como acontece con el carbón. Lo más temible de todo es que muchas veces el fuego no se declara hasta que sus proporciones son ya muy grandes.

El primer procedimiento de M. Dibos consistió en introducir, en las bodegas, y por entre la carga, tubos metálicos verticales, que, desde la cubierta, bajasen hasta el fondo, y por los cuales se podría hacer correr, de cuando en cuando, un termómetro, al objeto de reconocer el grado de calor de las bodegas; este es el medio preventivo.

El segundo remedio, que es un complemento del anterior, consiste en colocar, en el fondo de cada bodega, un tonel lleno de cal ordinaria, puesto en comunicación con el puente por medio de un tubo de plomo. En estas condiciones, si se declara un incendio, basta echar por el tubo un líquido violento, como el ácido sulfúrico ó el clorhídrico, por ejemplo, y al instante se producirá una cantidad considerable de ácido carbónico, que paralizará to la combustión. Estos dos procedimientos pueden utilizarse simultáneamente.

Algunos profanos en la materia preguntarán tal vez: ¿por qué no se emplee el agua del mar, que nunca falta, para extinguir los incendios producidos dentro de las bodegas? Nada más fácil de explicar, puesto que el agua que se utiliza con ventaja en los fuegos al aire libre, produciría al contacto de mercancías inflamables y situadas en el interior de un barco una cantidad tal de vapor, que se correría inminente riesgo de que saltase la cubierta y se descompartasen las planchas y armazón del casco. El agua solo puede emplearse estando abiertas las escotillas.

Otro hecho que ha ocasionado numerosas víctimas en estos últimos años ha sido el encuentro de cascos de buques abandonados en medio de los Océanos. Es efecto, los navegantes dan cuenta á cada instante de haber encontrado en tal ó cual paraje restos de barcos, que son un peligro constante, sobre todo para los vapores rápidos.

En los naufragios se consiguen en gran cantidad naufragios ó verías de consideración, ocasionadas por el choque con esos escollos flo-

lantes y movedizos (1). Imaginemos si no la fuerza repulsiva que se origina si uno de esos cascos abandonados chocha con un transatlántico de los de andar comprendido entre 18 y 23 nudos. Mecánicamente, no hay ninguna buque que pueda resistirle.

Pregúntese si no al capitán del «Ville de Saint Nazaire», hermoso vapor de la Compañía Transatlántica francesa, naufragado, con pérdida de 50 personas y de todo lo que el barco llevaba á bordo, en aguas de la América del Norte, en 8 de Marzo de 1897, lo que piensa acerca de las causas que originaron aquella catástrofe. Los cascos de buques abandonados, responderá con la certeza propia del que ha presenciado punto por punto el desarrollo de una acción.

Por esto son numerosos los escritores que de acuerdo con la gente de mar, piden se haga una verdadera campaña para limpiar el Océano de tan importunos y temibles objetos, á la manera que en tiempos más antiguos se limpiaban de ladrones los bosques y las montañas. Pero esta operación es más difícil de lo que á primera vista parece, ya que para la destrucción de los restos de buques no puede emplearse el espolón porque de un escollo resultaría dos, ni el fuego por hacer más disimulado el peligro, puesto que solo destruiría el aparato dejando reducido el casco á una masa oscura y apenas visible, ni tampoco puede recurrirse á la dinamita, sino en ciertas y especiales condiciones.

La navegación á grandes latitudes es también peligrosa por los grandes témpanos de hielo arrastrados á veces con gran rapidez por las corrientes oceánicas (2). Empero la mano de la Providencia ha hecho que los pasajes por donde pasan muchas de las líneas postales más importantes, están cruzados por corrientes cálidas, de las que tenemos un ejemplo elocuente en el Gulf-Stream, caracterizada por su elevada temperatura (hasta 24°), y que recorriendo el litoral atlántico de los Estados Unidos y la costa occidental de Europa, modifica notablemente la temperatura y dulcifica de un modo muy notorio el clima, rechaza ó deshace témpanos procedentes de las regiones polares, y es causa de que no se hielan muchos puertos de importancia comercial indiscutible.

Lo que hace la corriente del Golfo en el Atlántico, lo realizan en el Grande Océano las corrientes del Japón ó de Kuro-Sivo y las australes ó Indicas.

Finalmente, la exactitud con que siguen los barcos y principalmente los de vapor, las derrotas, han contribuido, en algunas ocasiones por lo menos, á aumentar el número de siniestros marítimos; y la poca moralidad y conciencia, que es siempre causa de lamentables acontecimientos, producen en este punto sus efectos al hacer que naveguen y prestan servicios importantes, incluso el de pasajeros, buques detestables, viejos, de malas condiciones ó de motor raquítico ó insuficiente.

He aquí trazado á vuela pluma el cuadro de las principales causas que ocasionan los catástrofes marinas en cualquiera de sus múltiples formas.

José María de Gavalda.

(Continuará.)

El ferrocarril abisinio

The Times da interesantes detalles del proyecto francés de comprar las participaciones de los ingleses en el ferrocarril abisinio. Lo proyectado parece ser que la Compañía francesa pague á los ingleses una comisión, reembolse el préstamo de tres millones y amortice una porción de las 11.000 acciones y 9.000 obligaciones que poseen los financieros británicos. Según este plazo, la colonia de Jibuti garantizará á la compañía una anualidad de 400.000 francos durante cincuenta años, obteniéndose dicha cantidad con la imposición de un 10 por 100 ad valorem sobre todas las mercancías transportadas por los trenes.

CUENTO

La torta de Reyes

(A mis queridos amigos los Ramonet, nietos de la excelentísima señora viuda de Gabriel).

Aquella noche, víspera de Reyes, salió de su casa muy preocupado el viejo marqués de Canedo.

Siete años llevaba de sucederle lo mismo en igual fecha del año, es decir, desde que haciendo balance general de los escasos bienes que se salvaron de la espantosa ruina de su casa, vió con el corazón entristecido que apenas le quedaba lo suficiente para atender á la educación de su nieta Elvira, única familia que le quedaba.

La pensión de Elvira, niña de doce años, costábase más que el sostenimiento de la modesta vivienda á que se había reducido, y en la cual no dejó más servidumbre que la anciana Gertrudis, nacida en el solar de los Canelos, y de más edad que el marqués. ¡Buen par de mozos estaban los dos!

Al ponerse el sombrero para salir había dicho el marqués á la vieja sirvienta: —Gertrudis, hija mía, ya sabes que hoy, según costumbre añeja, cenó en casa de los señores duques de Outanda; y júrote que voy temblando de miedo, y que estoy por hacerme el enfermo y no ir...

—¿Por qué, señor? —Muy flaca eres de memoria, Gertrudis, pues todos los años, y ya van siete, tengo que explicarte el caso. ¿No recuerdas que en casa de los duques se come hoy la torta de Reyes?

—Bueno, señor... ¿Y qué peligro hay en probar esa torta que debe ser cosa rica? —¿Peligro? Para mí uno grandísimo, que hace tambalearse nada menos que la pensión de mi Elvira.

—¿Ay, señor! Perdómele, pero no doy en el quid... ¿Qué puede tener de peligroso ese pastel, ó torta, ó lo que sea? —¡El haba, Gertrudis! Un haba así de grande! —y señaló con el pulgar una buena parte del dedo índice.—Esa haba malita está oculta en la propia masa de la torta, la cual ha de dividirse en tantas partes cuantos sean los comensales.

—¿Y bien? —Y bien, según costumbre inmemorial, el que le toque el pedazo que contiene la malhadada legumbre, queda obligado á dar un gran banquete á todos los presentes. Sobrado conosco mi estado de penuria, y no te digo más...

—¿Y bien? —Y bien, según costumbre inmemorial, el que le toque el pedazo que contiene la malhadada legumbre, queda obligado á dar un gran banquete á todos los presentes. Sobrado conosco mi estado de penuria, y no te digo más...

—¿Y bien? —Y bien, según costumbre inmemorial, el que le toque el pedazo que contiene la malhadada legumbre, queda obligado á dar un gran banquete á todos los presentes. Sobrado conosco mi estado de penuria, y no te digo más...

—¿Y bien? —Y bien, según costumbre inmemorial, el que le toque el pedazo que contiene la malhadada legumbre, queda obligado á dar un gran banquete á todos los presentes. Sobrado conosco mi estado de penuria, y no te digo más...

—¿Y bien? —Y bien, según costumbre inmemorial, el que le toque el pedazo que contiene la malhadada legumbre, queda obligado á dar un gran banquete á todos los presentes. Sobrado conosco mi estado de penuria, y no te digo más...

—¿Y bien? —Y bien, según costumbre inmemorial, el que le toque el pedazo que contiene la malhadada legumbre, queda obligado á dar un gran banquete á todos los presentes. Sobrado conosco mi estado de penuria, y no te digo más...

—Válgame Dios, señor marqués! —Y pásame de mi memoria, vieja chochal. Recuerdo que el año 90 le tocó en suerte el convite al conde de Fasina, que nos obsequió de un modo espléndido, gastándose un dineral; el 91 correspondió al embajador de Francia, que también tiró de largo, haciendo honor al puesto que ocupaba; el 92 fué la marquesa de Lera... ¡y aquello era el disloque! Pues nada te digo del festín del 93, que corrió á cargo del millonario banquero Sr. de Brenes; el 94 tuvo que convidarnos el diputado don Cortes D. Jaime Llobregat, ese que tiene siete fábricas en Cataluña, el cual tiró la casa por la ventana en un banquete que dejó memoria; por último, el año pasado le tocó al baroncito de la Charca del Camagney, un cubano que está podrido en oro, y que se gastó sólo en ostras y Champagne lo que me cuesta un año Elvirita... Ahora bien; figúrate que hoy resultó agraciado con la dichosa haba, ¿qué desairada situación no será la mía si no imito el rumbo de esos opulentos señores? Quedará mi nombre por los suelos, y eso... ¡vive Dios que no será! Aunque tenga que vender hasta el último clavo de mi casa...

Y encasquetándose la bien pelada, aunque bien planchada chistera, salió á la calle, como queda dicho, lleno de preocupaciones y presentimientos, y encaminóse al palacio de los duques, donde halló ya reunidos á todos los invitados á la cena, que eran numerosos.

Cenaron con buen apetito, y llegado el momento solemne de la repartición de la torta, la duquesa, con admirable habilidad que fué muy aplaudida, hizo veintisiete particiones del mismo tamaño, que fueron distribuidas entre los comensales. ¡Qué alegría, qué algazara reinó desde entonces, y cuántos discretos y delicadas zumbas se cruzaron de un lado á otro de la mesa! Y no era, por cierto, el buen marqués de Canedo quien menos alborozo y buen humor mostraba, que á eso y á mucho más obliga la sociedad, aunque la procesión ande por dentro.

Pero reconocidos primero, y luego ingeridos los trozos de la torta, vióse con sorpresa que el haba no parecía por ninguna parte; caso bien extraño, porque la misma duquesa, según declaró, había hecho traer á su boudoir la masa cruda de la torta para ocultar en ella, y por su propia mano, la legumbre.

Cruzáronse nuevos epigramas y chistes á propósito de la misteriosa evaporación del haba, se obligaron los duques á dar ellos el consabido banquete, y á media noche regresó el marqués á su casa, tan satisfecho y campante que Gertrudis advinió al punto el buen suceso de su amo, libre del temeroso dispendio de que se vio amenazado.

Al día siguiente sintióse algo indispuerto el marqués, y la anciana Gertrudis, que temblaba por la salud de su querido amo, fué á avisar inmediatamente al médico, aunque á decir verdad, el caso no era de tanta urgencia. No halló en su casa al médico habitual del marqués, y trajo otro consigo.

Reconocido el paciente, resultó que el mal no era cosa de cuidado; pero no por eso dejó el doctor de extender su correspondiente receta, diciendo á la anciana: —Déle usted una de estas píldoras cada dos horas.

—¡Ay, señor médico!—respondió Gertrudis.—Se me olvidó advertirle que no recetara al señor marqués cosa de píldoras, sino algo que le pueda beber, pues sé yo que desde jovencito le ha costado siempre muchos sudores y fatigas tragar una píldora, por chica que sea.

—Es que estas son muy pequeñas. —No importa... Desde la pieza contigua, donde estaba en la cama, oyó el marqués el diálogo y llamando á Gertrudis le dijo: —Oye, muchacha: deja que el doctor ponga en píldoras la medicina, porque... ¡asómbrafel, al cabo de mis años he averiguado de un modo cierto, positivo é incontestable, que tengo unas grandísimas tragaderas, unas tragaderas envidiables.

—¿Cómo es eso, señor? —Sí, hija mía, sabe que ayer noche... ¡me tragué un haba que, por lo gorda, parecía una nuez!

—¡Ay, María!—contestó espantada la buena Gertrudis, santiguándose. —Y el marqués, dando media vuelta para buscar en el lecho cómoda postura, añadió: —¡Que me vengan ahora con píldoras!

Ramiro Blanco.

ECOS DEL LITORAL

Bilbao 10.—De orden del Gobernador militar de esta plaza se ha disuuesto que los jefes y oficiales de los cuerpos de Sanidad militar una relación nominal de jefes, oficiales y demás personal que tengan derecho á surtirse de medicación en la farmacia militar, acompañando á dicha relación la tarjetas que, al efecto, tuviesen en su poder, con el fin de cambiárselas por otras para el presente año.

Ayer mañana salió con dirección á Valladolid, donde permanecerá varios días, el general de brigada don Antonio Martín González. —Han regresado á esta plaza por haber terminado su licencia de Pascuas, el primer teniente de ingenieros don Guillermo Ortiga y el escribiente de segunda del Cuerpo de Oficinas militares don Leovigildo J. Unzu de Velasco.

Gijón 9.—Los cabos licenciados de la Armada que deseen ocupar plazas de cabos de matrícula, pueden presentar sus solicitudes en la comandancia de este puerto. El señor don Florencio Rodríguez (hijo), Conde de Casar Planell, ha abierto una suscripción para socorrer á las víctimas de la catástrofe ocurrida á bordo del vapor «Piles».

El señor conde distribuirá la cantidad recaudada en cartillas de cuenta corriente en la caja de Ahorros de Gijón y á nombre de las familias de los muertos. La cantidad recaudada hasta hoy es de 362,50 pesetas. Próximamente publicaremos los nombres de las personas caritativas que han contribuido á tan benéfica suscripción.

Vigo 9.—En el tren de las doce llegó hoy á Vigo el gobernador civil Sr. Saenz Marquina. Por la tarde regresará á Pontevedra. Muchas personas le han saludado en casa del Sr. Iglesias Añino, donde se hospedó.

Ayer hizo escala en este puerto el vapor alemán «Norderney», que tomó pasaje para la América del Sur. De tránsito conducía 141.

Han atracado al muelle del comercio el «Cabo San Sebastián», de Marsella y escalas y el «Turia», de Liverpool.

Se encuentra enfermo el comandante de Marina de este puerto, Sr. Barreto. —Ha contraído matrimonio en esta ciudad la señorita Carmen Castro y Castro, hija del capitán de Infantería retirado D. José Castro, con D. Felipe Lorenzo Monge.

Barcelona 9.—La Junta de Obras del Puerto de Barcelona ha pedido por oficio á la dirección general de Aduanas que nombre al personal del Estado que ha de intervenir en la operación de los Almacenes generales de Comercio, á la mayor brevedad, pues la Junta tiene el propósito de hacer todo lo necesario para que dichos almacenes queden habilitados el día 1.º de Febrero próximo.

Ha sido nombrado administrador de los citados almacenes D. Manuel Orens y Esther, que ya lo era de la Junta de Obras del Puerto. Almería 9.—Ayer mañana, y en la iglesia de San Nicolás, se han unido en indisoluble lazo la primera actriz señorita Sanchotza y el actor cómico Sr. Chaves.

Los desamamos muchas felicidades en su nuevo estado. Se encuentra muy mejorado de la enfermedad que viene padeciendo nuestro amigo el diputado don Cortes D. Rafael Torol Maluenda. Lo celebramos sinceramente.

Se nos asegura que muy en breve tendrá efecto en el Casinó un asalto de armas por los alumnos más sobresalientes de la Sala de esgrima del citado centro. Para tratar de la organización de la flauta que promete ser brillante, sabemos que han conferenciado con el presidente del Casinó, Sr. Beltrán, los Sres. Elizcinda y Campos.

TELEGRAMAS

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa.

París 10. Después de la hora oficial han cerrado hoy: Interior español: 77,57. Exterior español: 76,75.

Londres 10.

Vapor correo.

Colón 10.

Procedente de la Habana ha llegado á este puerto el vapor «Cataluña», de la Compañía Trasatlántica.

El suicidio de Mousinho.

Badajoz 10.

Continúa siendo muy comentado en Lisboa el suicidio del coronel Mousinho de Albuquerque. Respecto á las causas, la prensa dice que continúa reinando el mayor misterio. El periódico el «Mundo» dice que después de sus triunfos en África fué Mousinho considerado como una gloria de las instituciones, pero que últimamente había perdido parte de su prestigio en Palacio, habiendo en éste dos partidos acerca del preceptor del Príncipe.

Lisboa 10.

Desde las primeras horas de la mañana, enorme afluencia de gente ocupaba las calles desde el Hospital Militar hasta el cementerio para presenciar el paso del cortejo fúnebre del coronel Mousinho de Albuquerque. El féretro era llevado en un arnés de artillería cubierto con la bandera portuguesa que el jefe militar llevó en la campaña del África austral. Los periódicos recuerdan unánimemente los brillantes hechos de Mousinho y su captura del jefe indígena Gungunhana, agente principal de las intrigas contra la dominación portuguesa en Zanzalandia.

El elemento militar tenía amplia representación en la fúnebre comitiva, de que formaban parte el príncipe heredero y el duque de Oporto. Se han tributado al difunto coronel todos los honores militares que le correspondían como caballero gran cruz de La Torre y la Espada.

En el cementerio hizo uso de la palabra el nombre del Ejército y del Gobierno el ministro de la Guerra.

Badajoz 11.

La prensa portuguesa sigue prestando grande atención á todo cuanto se relaciona con el trágico fin del coronel Mousinho de Albuquerque. En Lisboa la impresión es enorme. Los periódicos lisboenses sin distinción de partidos proclaman que el coronel era un hombre honrado y un militar valeroso, pero que desde algún tiempo acá venía haciendo públicas manifestaciones de su profundo disgusto por la marcha de los negocios públicos é intrigas en elevadas esferas.

Un periódico dice que el coronel Mousinho ha dejado cartas en las que explica los motivos que le impulsaron á tan fatal resolución.

Contra un ministro.

Lyon 10.

Han llegado los ministros Sres. Millerand, André y Daerats. Al tiempo de entrar y de salir el primero de los mismos del palacio municipal, fué objeto de algunas manifestaciones de desagrado seguidas de atropellos y carreras.

Media docena de manifestantes que se acercaron á él silbándole han sido detenidos. El jefe del ministerio, Sr. Waldek Rousseau, llegó procedente de Niza á las siete y veinticinco de la tarde, siendo recibido por los ministros. Oyéronse algunos silbidos; pero fueron ahogados por los gritos de ¡Viva Waldek! y ¡Viva la República!

La rebelión del Paraguay.

Nueva York 10.

Un despacho de Buenos Aires dirigido á Herald, dice: «La rebelión del Paraguay se halla acudida por los ministros de la Guerra y de Hacienda. El presidente Acebal, fué detenido en su casa sin oponer resistencia. Los jefes del movimiento se disponen á dar un manifiesto al país. El ejército es favorable á la revolución.»

Buenos Aires 10.

Un despacho de Asunción contiene graves é interesantes pormenores de la Revolución del Paraguay. Esta ha sido motivada por la cuestión presidencial.

El presidente Sr. Emilio Acebal hizo renuncia de su alta investidura que fué aceptada por el Congreso, aunque surgió después en este un conflicto armado. Un senador fué muerto en el acto y el general Obalero, tres senadores y un diputado gravemente heridos.

El Congreso ha entregado los poderes al vicepresidente de la República Sr. Hector Carvallo. Los revolucionarios sostienen la candidatura del Sr. Guillermo.

Bulow y Chamberlain.

Berlin 10.

Durante la discusión de los presupuestos en el Reichstag el Canciller conde de Bulow ha rechazado los ataques de varios oradores contra el ministro Sr. Chamberlain y el Ejército de la Gran Bretaña, en el que hay muchas que saben morir.

Declara que las naciones inglesa y alemana no fueron nunca enemigas y lamenta los incidentes que tanto han preocupado á la prensa y á la opinión del país. Agregó el orador que tuvo confianza un día en que las naciones civilizadas se uniesen fra-

ternalmente, pero que esto lo considera ahora imposible. Terminó diciendo que la mejor manera de glorificar al ejército británico es establecer la comprensión de que lucha en el Africa del Sur con otros ejércitos. «El nuestros, dijo, pelea con valor y se conduce con humanidad.»

De Canarias

Las Palmas (Gran Canaria) 10.

Continúa llegando con frecuencia á esta puerto muchos transportes ingleses conduciendo, unos tropas para el Africa del Sur, y otros soldados enfermos y heridos procedentes de la Ciudad del Cabo.

De un momento á otro son esperados cuatro transportes más con tropas y material de guerra con destino al Transvaal. Los marineros pescadores de esta ciudad se han declarado en huelga por causas relacionadas con el impuesto de consumos.

INGLESES Y BOERS

Otro discurso.

Londres 11.

Anoche pronunció en Manchester un notable discurso el ministro Sr. Balfour. Dijo que Inglaterra está haciendo en el Africa del Sur una guerra franca y noble, demostrando sentimientos humanitarios.

Añadió que esto mismo ha sido reconocido por el marqués de Rosebery. «Los ingleses, exclamó, estamos con razón orgullosos de las columnas que la prensa de la Europa Continental hace á la Gran Bretaña, al juzgar apasionadamente la guerra del Africa del Sur.»

SOBRE EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

La parte más angosta del Estrecho es la comprendida entre Gualdimar y Punta Oris (75 millas). A cosa de milla y media al E. de esta línea, en su parte media, entre el Cerro del Fraile y Punta Leona, hállase la profundidad mayor del Estrecho: 1.085 metros.

Es de notar que las grandes profundidades se advierten más bien del lado del Mediterráneo que del Atlántico. Entre el Peñón de Gibraltar y el promontorio de Ceuta se han hecho sondeos hasta 1.085 y 1.093 metros. En cambio entre los cabos Trafalgar y Espartel los sondeos más profundos no han llegado á 400 metros.

Si guiendo un derrotero por el estrecho del Estrecho, no se encuentran profundidades inferiores á 200 metros; solo á la altura de Barbate, el nivel del suelo se eleva, dando profundidades de 140 y 180 metros.

El carácter medio del suelo del Estrecho es pedregoso. Las elevaciones del terreno en las orillas del Estrecho producen altitudes que no llegan ni con mucho á las profundidades citadas.

Si trazamos una línea de la cumbre del Monte de las Monas (Sierra Bullones), 856 m. á la de Palancar, 823 m., observáremos que entre ambos puntos el terreno desciende formando un cauce de más de 1.000 m. por bajo del nivel del mar.

La línea de Monte Cabrito 435 metros, á Pico Redondo (Marruecos) 476 metros, presenta en su centro una depresión de más de 800 metros.

NOTICIAS

Para tratar de asuntos relacionados con el ferrocarril de Morada á Granada han conferenciado ayer con el ministro de Agricultura los señores marqués de Portago y López Muñoz.

S. M. el Rey y su augusta hermana la infanta María Teresa, pasaron la tarde ayer en la Casa de Campo, acompañados de la condesa de Mirasol y del Sr. Soriza.

El marqués de Urquijo ha puesto á disposición del alcalde de Madrid la cantidad de 50.000 pesetas para que las destine á plantaciones de árboles en los sitios que tenga por conveniente.

Ha llegado á Ceuta el acorazado «Pelayo» y á Algeciras el crucero «Infanta Isabel».

En Zaragoza ha ocurrido ayer un suceso sangriento. Según informes recibidos de dicha capital el teniente D. Tomás Marina se presentó en el Cuartel de banderas y de repente y sin hablar una palabra disparó un tiro de revolver contra el capitán Sr. Quilez y otro sobre el teniente Mons, abanderado del regimiento disparándose luego un tiro en el parietal derecho.

Parece que Marina era víctima de un ataque de enajenación mental, sabiéndose que hace tiempo sufría monomanía suicida. Los heridos fueron curados en el Hospital provincial pasando después á sus respectivos domicilios.

El estado del agresor es muy grave. La Sociedad de Tranvías de Madrid se propone obsequiar con un rancho á los soldados de Artillería que tan eficazmente contribuyeron á la extinción del fuego ocurrido en la estación del tranvía del Pacífico.

Continúa más mejorado en su enfermedad el señor conde de Macedo, representante de Portugal en España.

El director de la Compañía de Electricidad de Chamberi Sr. Batlle, ha conferenciado ayer con el alcalde, respecto á los proyectos que dicha Compañía tiene de proponer al Ayuntamiento en forma ventajosísima el alumbrado eléctrico de calles y paseos incluso el Retiro. Así como también hacer proposiciones para la construcción de la gran vía, sin desembolso alguno por parte del Ayuntamiento.

Sobre este asunto celebrarán varias conferencias ambos señores. Se ha encargado de la dirección de La Vida Galante el notable escritor Félix Gimendoux.

En la Carrera de San Jerónimo fué detenido ayer tarde un sujeto autor de un robo cometido en una casa de la calle de las Infantas, que habita D. Angel Armentin, consistente en cinco juegos de casacañas con sus corrales, cordones y puños embreados, cuatro candelabros de bronce, un crucifijo del mismo metal y cuatro pares de cortinones damasco.

El detenido fué puesto á disposición del juzgado de guardia. Procedente de Villanarrique llegó ayer á Madrid el duque de Montpensier, hospedándose en el Hotel de la Paz.

Por la noche salió para El Ferrol, con objeto de continuar sus estudios en la Escuela naval flotante. Anteojos roca precisión. Unicos 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, 26 (Pamplona). Estas casas son las que tienen más novedades y las que venden más barato los artículos de bisutería y óptica.

