

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.690.

Redacción y Administración

Madrid 26 de Mayo de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

La tela de Penélope

Ya se anuncia que el General Morgado lleva instrucciones para reducir el número de operarios en el Arsenal del Ferrol, establecimiento donde no hace mucho se verificó un despido importante, que fué causa de malestar en aquella localidad, que depende exclusivamente del presupuesto de Marina.

No hemos nosotros de pedir, porque sería insensatez grande, que en la gestión de ésta se supeditase todo al sostenimiento de los obreros en los Arsenales haya ó no necesidad de trabajo; pero sí que se regularicen las obras en la misma forma que exige una administración industrial eficiente, que más que nada ha de tener por norma el orden y no vivir á merced de crisis epilépticas, si es que se quiere producir resultados positivos.

De otro modo, nunca se logrará que los Arsenales rindan utilidad al Estado, y se continuará en ellos, por más arrogos que se hagan y ordenanzas que se dicten, el sistema de las construcciones lentas y defectuosas, puesto que se acercará siempre de la perfección de la mano de obra en la cantidad que requieren la fabricación de las complejas y delicadas naves modernas.

Las naciones marítimas no pueden prescindir de esos establecimientos oficiales de industria militar, elementos estratégicos indispensables, sin los que no es posible la guerra naval; y aun contando con una industria privada, grande por su extensión y competencia, los sostienen como una necesidad absoluta, procurando conservar en ellos un núcleo de Maestranza idónea, cuya pericia se mantiene con un trabajo incesante, derivado de los programas navales de construcción, en los que siempre se cuenta con los Arsenales del Estado, á fin de regularizar en ellos, para su mejor existencia útil, las tareas y los jornales.

Los armamentos navales demandan especialmente para realizarse con provecho, obedecer a un plan preconcebido y desarrollarse en el tiempo con gran regularidad, dedicándose gran atención y perseverancia; pero en España ni somos capaces de ceñirnos á planes, ni poseemos esos rasgos de carácter, desamándonos al menor contratiempo, del mismo modo que nos excitamos en entusiasmos desbordante por éxitos de menor cuantía.

De ahí que nunca hayamos logrado establecer un poder naval con solidez, determinando la decadencia nacional con nuestra debilidad marítima. Si ahora intentamos, reconociendo el yerro, crear una defensa marítima sobre bases sólidas, que rinda utilidad y permita la aspiración de su desarrollo en el porvenir, á lo que se prestan las condiciones especiales de situación y producción del territorio peninsular, debemos proceder de muy distinta manera, dotando el presupuesto de Marina con los recursos suficientes; y sin perjuicio de valerse de la industria privada marítima, que es forzoso desarrollar dándole mayor vida, no dejar nunca de atender la oficial, única que ha de servir en los momentos difíciles de la guerra, razón por la que hay que mantenerla en un gran estado de perfección.

Para conseguirlo no es por cierto el mejor sistema el de las admisiones y el de los despidos de Maestranza en la forma irregular en que se efectúan en nuestros Arsenales, pues esta imprevisión implica, además de los conflictos de orden público á que dan lugar en las respectivas localidades, un desorden en la marcha industrial de dichos establecimientos que no puede menos que traducirse en deficiencia de sus condiciones para producir de manera provechosa.

Seguros estamos de que Sánchez de Toca tiene ya como todos los Ministros que le han precedido, su proyecto de organización de Arsenales, listo para ver la luz, que será tan inútil como los anteriores, si no le da vida un programa naval de construcciones al que ajustar la regularidad de la existencia de la Maestranza en número suficiente para las obras que se asignen á cada uno de ellos.

Otra cosa será continuar como hasta aquí gastando inútilmente dinero y ocupados como Penélope en tejer y destejer en la tela de los Arsenales, en tanto llega la anhelada reconstrucción de la Escuadra.

MARINA MERCANTE

IMPORTANCIA DE LOS BUQUES-ESCUUELAS

La Cámara de Comercio de Amberes acaba de publicar un estudio muy documentado y muy interesante acerca de los buques-escuelas de la Marina mercante.

He aquí las conclusiones, que por lo instructivas, merecen llamar la atención: Las amplias indicaciones hechas acerca de los buques-escuelas, dan lugar á importantes reflexiones de un orden moral, pedagógico y financiero.

En lo que afecta al primer extremo, está probado que cada día se advierte la necesidad de elevar más y más el nivel moral e intelectual de las gentes de mar, en general, y especialmente, de garantizar la dignidad y el prestigio de los futuros oficiales, sustrayéndolos á toda confusión enojosa, así como á ocupaciones demasiado ínfimas é indignas de la clase que debe desempeñar más tarde. Al propio tiempo, se advierte el vehemente deseo de proteger á instruir á los niños que se hayan de dedicar á la carrera marítima,

Tocante al extremo pedagógico, la condición previa de una instrucción suficiente impuesta en Alemania, tanto para los aprendices navales como para los aspirantes de Marina, y las medidas adoptadas en Inglaterra con los *Training ships* para remediar toda clase de deficiencias respecto al particular, evidencian la importancia que se concede al hecho de no proporcionar á la Marina sino individuos que hayan recibido una enseñanza en armonía con las necesidades actuales de la navegación.

Y esto es un punto que merece atención especial, á fin de que los nacionales puedan por sí mismos, en todo tiempo, sostener la competencia con los extranjeros, cuya preparación sea más completa.

Respecto al extremo financiero, hay que advertir que los buques-escuelas ingleses, danamarcés, sueco y el del *Deutscher Schiffschiff-Verein*, deben principalmente su existencia á magníficos arranques de patriotismo nacional que los poderes públicos no han titubado en apoyar.

Los de cuatro palos del *Norddeutscher Lloyd*, no están incluidos en esta clase, pero el hecho de que pertenezcan á una poderosa Compañía, pone de relieve el esmero y la importancia que ésta concede á la formación de sus Estados Mayores.

Todavía no se puede decir que los buques-escuelas *Herzogin-Sophie-Charlotte* y *Herzogin Cecilie* cubren gastos con el importe de los reducidos fletes que admiten, pero no hay que perder de vista, que cada uno de estos buques percibe anualmente por la pensión de 60 alumnos, á razón de 800 marcos = 1.000 francos, la suma de 60.000, y ahora, por el contrario, el trabajo y alimentación de 24 marineros, cuyo trabajo se sustituye por el de los alumnos, lo que representa en once meses de navegación, unos 30.000 francos.

Estos, después de todo, son elementos para la evaluación del resultado final, que acaso no pudieran esperarse en un buque-escuela de otra nación.—X.

EXTRANJERO

(POR TELÉGRAFO)

A través del Atlántico.

Nueva York 25.

Ayer, en un bote de 17 pies de eslora, zarpó de Boston Ludwig Eisenbraun, con objeto de atravesar el Atlántico en dirección á Europa.

Mark Twain.

Nueva York 25.

El célebre escritor Mr. S. L. Clemens (Mark Twain), su mujer y dos hijas han estado á punto de sucumbir á causa de una epidemia de fiebres infecciosas que se desarrolló en su casa.

Afortunadamente hoy están fuera de peligro.

POLÍTICA

VILLAVERDE, REDENTOR

Hablar de política y no comparar la situación de los Consejeros responsables á la de los corredores del automovilismo sería no estar en carácter. También el Gobierno va en automóvil á una velocidad trágica.

Se habla de crisis con el mismo terror que de la carrera París-Madrid. Apenas se han abierto las Cortes y ya por hecha todo el mundo la catástrofe ministerial.

El movimiento, la agitación en el seno del partido gobernante es casi la misma que se advertía hasta hace poco en los aficionados al *sport* de la celeridad.

Van y vienen, entran y salen, suban y bajan poco menos que automáticamente, viendo llegar el momento solemne, el instante crítico con cierta febril ansiedad.

Ya no es posible retroceder. La discusión del Mensaje, como una sima sin fondo, ejerce una atracción irresistible, algo parecida al vértigo de las alturas, sobre los personajes que se mueven en el tablero de la política militante.

Se habla de reformas, proyectos de ley é innovaciones en este ó en el otro sentido; pero lo que interesa no es eso, sino que en el curso del debate se levanten tempestades políticas que hagan inevitable la crisis.

Y como, según se dice, eso de la crisis está ya acordado, si durante la discusión política no surge la tempestad, habrá que inventarla, porque no es cosa de que los agitadores parlamentarios se queden con las hechuras.

Podrá dudarse de la virtualidad conservadora de tales ó cuales miembros importantes en la actual situación, de lo que nadie duda es de que el Sr. Villaverde, está ya destinado, en los altos designios de la política conservadora á ser el redentor del partido.

A él convergen todas las miradas, en él se concentran todas las ilusiones y esperanzas y nadie duda de que se sacrificará.

Y no se puede dudar de que el sacrificio es enorme, pero lo hace con gusto, en aras del porvenir de una agrupación, que de no cambiar pronto de procedimientos, está en verdadero peligro de muerte.

El Sr. Villaverde se sacrificará; está dispuesto á subir á la máquina, ó sea á la Presidencia del Consejo de Ministros, donde se ha estrellado el Sr. Silvela.

La voz unánime del partido reclama del Presidente de la Cámara popular ese sacrificio, y verdaderamente si él no se inmolara, si no desarrollara todas sus energías para encarrilar de nuevo la situación, no hay quien lo haga.

Las debilidades del Sr. Silvela han sido tales y tantas, que le han cerrado todos los

caminos, y ahora solo puede salir del atolladero echándose en brazos del Sr. Villaverde, que es el único capaz de poner las cosas en su pristino estado, tal y como estaban al caer del Poder el partido, la otra vez, cuando se echó á la calle la *Electra* de Pérez Galdós.

Los errores hay que pagarlos, y el señor Silvela no puede hacer más que anticipar los sucesos y dar la alternativa antes de lo que pensaba al Sr. Villaverde.

Chi vivrà, verrà.

NEURASTENIA

LAGRIMAS DE COCODRILO

Nadie habla de otra cosa que de la Saint Barthelemy del automovilismo, cuyo eco sangriento ha llegado á todas partes. Satisfechos pueden estar los iniciadores de la carrera París-Madrid; ya no se verifica, pero el éxito es... ¡inmenso!

Ahora lloran lágrimas de cocodrilo muchos industriales y vividores que habían convertido en un gran negocio la entrada triunfal de los *chaffeurs*. Ya no hay meriendas, ni tribunas, ya no hay apuestas, ni asientos de preferencia. ¡Todo ha venido á tierra con estrépito!

Coincidiendo en puntos esenciales, todos exclaman: «¡Ya lo decía yo!» Y en efecto, esa carrera vertiginosa, ¿qué resolvió? ¿Adónde conducen tales y tan gigantescos esfuerzos? ¿A la catástrofe!

Los periódicos traen abundantes relatos de los varios incidentes y de los numerosos accidentes ocurridos; el retrato de las víctimas, el diseño de las máquinas, todo cuanto puede contribuir á excitar la curiosidad pública.

Lo único que le faltaba á la carrera de automóviles para ser sensacional: la sangre; ya la tiene. Ahora es cuando medio mundo y las tres cuartas partes del otro medio, se sienten verdaderamente emocionados.

Debe ser hermosamente trágico eso de marchar á razón de 130 kilómetros por hora, es decir, y tropezar con un obstáculo imprevisto, la cadena de un paso á nivel, por ejemplo; dar tres ó cuatro volteretas en el aire, y ¡paf! como quien no quiere la cosa, franquear las barreras de la otra vida en un periquete.

¡irse al otro barrio en automóvil! ¡Eso es el disloque, el descoyuntamiento general! Ante la magnitud de la hecatombe, ya importan poco los vencedores ni los vencidos. ¡Ha habido efusión de sangre y la ansiedad pública está satisfecha!

¿Por qué gustan las corridas de toros? No es por la mejor ó peor *estampeta* de los corraúpetos, sino porque al menor descuido, la fiera empinota al hombre y lo revienta.

Todo el éxito del famoso D. Tancredo, no estaba en su serenidad, sino en el peligro que corría.

Ahora mismo, en el extranjero están haciendo furor unas carreras de ciclismo, que han costado ya la vida á dos á tres artistas y cuyo mérito consiste en recorrer una pista que pone en pugna la fuerza centrifuga y la centrífuga: el menor descuido es la muerte.

La neurastenia cosmopolita solo se alivia con este género de espectáculos, pero lo mismo es ahora que en otras edades y otros tiempos, solamente que hoy este género de atrocidades se hace con *más arte*.

Antiguamente se echaban los hombres á las fieras, y la multitud aplaudía frenéticamente el tigre ó el león derribaba de un zarzapó á la infeliz víctima de las epilepsias sociales.

Hoy no; esas cosas no se hacen por crueldad de sentimiento, ni por despotismo; se hacen sencillamente por el *dinero*. Cada uno es dueño de su vida, y puede hacer de ella lo que se le antoje, y la ponerla en riesgo se *coloca muy alto*.

No se puede negar que esto constituye un progreso, tal y tan grande, que hasta las mismas alimantadas del desierto, mirarian con envidia al hombre, si fuera dable que pudieran expresar sus sentimientos.

La carrera de automóviles ha resultado, por consiguiente, de primera fuerza. Ha llenado todas las exigencias, y la suspensión decretada por el Gobierno francés, *llega tarde*: la tortilla de carne humana ya está hecha.

Ahora habrá que discurrir otra barbaridad que eclipse á esta: que arranque gritos de entusiasmo á los *sportmen* de la sangre; porque eso de vivir en plena Arcadia, sin emociones, sin sobresaltos, sin una mala catástrofe, es de lo más aburrido y cursi que se conoce.

Ya ni siquiera hace falta parodiarse á los gladiadores en su saludo al tirano: *Ace Cesar, moriturus, te salutant*; basta y sobra con un toque de clarín, un timbre eléctrico ó una señal hecha con un humilde trapo, para que los *predestinados* salgan disparados como flechas hacia el abismo tenebroso de la muerte.

Abel Imart.

Esterilidad.

La característica del actual periodo histórico es la esterilidad. Nada se hace ni intenta en la esfera pública que resulte de utilidad general.

Los que por su influencia política ó personal pueden iniciar corrientes favorables al desarrollo de la riqueza pública, no lo hacen.

Se habla mucho del Catastro, de la reforma en el impuesto de consumos, de la reglamentación del Trabajo, pero nada se hace.

Se pierde lastimosamente el tiempo divagando en planes que no se realizan y en programas que no se cumplen.

La vida entera del país no se refleja sino en la política de partido. Cuanto se relaciona con la industria, el comercio, el tráfico, la agricultura no despierta interés, ni siquiera curiosidad en el mundo político.

Todo lo personal es lo que está en auge. El acta, el discurso, la actitud más ó menos clara y definida, eso es lo que se comenta, lo que preocupa, lo que interesa.

Así es como se fomenta la indiferencia de la opinión hacia la función política. Si hubiese iniciativas para remover obstáculos administrativos, ó para trazar horizontes nuevos á la marcha de la política general, la opinión prestaría su apoyo al movimiento de los partidos.

Pero ¿cómo se va á interesar el país en lo que no redundará directa ni indirectamente en su beneficio? El mal grave de que adolecen en España lo mismo las agrupaciones

de la derecha que las de la izquierda, es su total desconocimiento de las aspiraciones y de las necesidades de la gran masa que produce, trabaja y sostiene las cargas públicas.

Los partidos viven para sí, para sus intrigas, para su desenvolvimiento, no para desarrollar en beneficio del país productor y contribuyente sus energías ni sus esfuerzos.

Por eso no hay vías de comunicación terrestres y fluviales al servicio de la industria y del comercio; por eso la riqueza del subsuelo está en poder de extranjeros; por eso aquí no se desarrolla la actividad mercantil en el grado de prosperidad que se advierte en otras naciones.

En la vida pública es donde se conquistan posiciones y laureles, y á ella acuden las ambiciones y los personalismos, no al trabajo redentor, porque éste no rinde los beneficios, y en cambio exige y consume las fuerzas que tan necesarias son para el embrollo político.

El secreto del rápido desgaste de los elementos políticos no es otro sino ese: ya no hay Gobiernos estables, ni partidos permanentes; un germen de disolución se extiende sobre las capacidades directivas, y ni en lo administrativo, ni en lo social, ni en lo político, ni en lo parlamentario se encuentra el remedio al mal.

Sin orientaciones, sin ideales, sin entusiasmos, la política española, completamente atrofiada, se arrastra lenta y peregrina en movimientos de esterilidad, en agitaciones de impotencia, en ansias de inútil actividad.

EN TERRITORIO ORANÉS

(POR TELÉGRAFO)

Operaciones contra Bu-Amema.—Fracasos de los franceses.

Paris 25 (Recibido el 26).

Comunican de Beni-Ounif (Argelia), que la situación de las expediciones militares en el territorio oranés es difícil y luchan con grandes dificultades para realizar las órdenes que reciben.

En el Morro un gran convoy militar fué envuelto por fuerzas mandadas por Bu-Amema y el gobernador de Figuig.

Otro convoy ha caído en poder de los partidarios de Bu-Amema, apoderándose de 480.000 francos que conducía aquél.

En Beni-Ounif se han recibido noticias dando cuenta de haber sido capturadas otras caravanas.

Se han dado órdenes telegráficas para reconcentrar tropas en la frontera oranesa. El Comandante general de Orán con el 19 cuerpo de ejército marchará de un momento á otro á dicho punto.—*Fabra*.

CHICAGO, PUERTO DE MAR

Los americanos vuelven á resucitar su ya antiguo propósito de emprender la construcción de un gran canal marítimo que ponga en comunicación á Chicago con el Atlántico por los Grandes Lagos, el Hudson y New-York.

El proyecto, propuesto por conjunción de los Estados federales implica el establecimiento de un canal de 6550 metros de anchura mínima y de 840 de profundidad.

Por él podrán circular perfectamente, no sólo los vapores de carga de 8.700 toneladas, sino también todos los buques que actualmente navegan en los grandes lagos, y las nueve décimas partes de los que frecuentan el puerto de Nueva York.

Los gastos están calculados en mil millones de dólares, suma que los americanos estiman demasiado pequeña relativamente, dada la magnitud del proyecto, que consiste en convertir en puerto de mar una gran ciudad situada á más de 1.500 kilómetros del litoral.

La carrera de automóviles

(POR TELÉGRAFO)

Interpelación en la Cámara.

Paris 25.

En la sesión de la Cámara de mañana, un diputado interpelará al presidente del Ministerio Sr. Combes, respecto á la trágica carrera de automóviles París-Madrid, y de las medidas que piense adoptar para impedir en lo sucesivo semejantes carreras.

Más desgracias.

Paris 25.

En el accidente ocurrido ayer cerca de Chartres al automóvil Porter, el maquinista del mismo, Vixon, fué lanzado debajo del carruaje y murió abrasado; Porter fué encontrado sin sentido, pero vive en sí, pudo ser trasladado por la tarde en el ferrocarril á París.

Paris 26.

Según telegramas de Liborna recibidos durante la pasada noche, dicen que el estado del conductor Stead es muy satisfactorio, y que probablemente podrá abandonar la cama dentro de ocho días.

Respecto de Lorraine Barrow, dicen los despachos que se observa una ligera mejoría.

Paris 26.

Un despacho de Liborna da cuenta de un nuevo y grave accidente producido en la carrera de automóviles.

Madame Chayssas, esposa del profesor de música de este apellido, fué á presentarse con su esposo el paso de los automóviles por la carretera de Liborna, montados ambos en bicicletas.

Uno de los vehículos arrolló á madame Chayssas, destrozándole las dos piernas. El estado de la víctima es desesperado. *Fabra*.

GARCÍA RIZO

Ayer tarde falleció en esta Corte D. Antonio García Rizo, Senador vitalicio y representante en la alta Cámara de la política democrática.

Hallábase afiliado á la fracción canalejista.

Durante la campaña de Africa fué Ayudante del General O'Donnell, quien le nombró portador de los trofeos en ella conquistados para traerlos á Madrid. A la sazón era Coronel.

En las primeras Cortes de la Unión Liberal fué diputado y luego senador y Consejero de Estado.

Estaba en posesión de la gran Cruz de Isabel la Católica y de la del Cristo de Portugal.

En la Administración pública desempeñó los cargos de Visitador de Hacienda, Administrador general de Loterías y Director general de Administración en la Isla de Cuba.

En la mañana de hoy se ha verificado la conducción del cadáver á la Sacramental de San Isidro donde ha recibido sepultura.

Descanse en paz.

JUSTA DEFENSA

Estábamos á 15 de Enero de 1900 y la oposición liberal del Senado comisionó á un estadista de su partido, el señor duque de Vergara, para que combatiere el presupuesto de Marina, haciendo los más tremendos cargos á su administración y organización. Por sus ataques, obtuvo el derecho á ser el Ministro de Marina del partido liberal; puesto que desempeñó durante la última administración de dicho partido.

El señor duque, absolutamente nada corrigió de lo que había censurado; y aumentó los abusos y errores que existían, declarando públicamente que en la nación había una injusta inquina contra la Marina.

Por esa misma época, un estadista conservador era advertido de que sería el Ministro de Marina del partido, no obstante que el puesto lo estaba desempeñando un Contralmirante que se doblegaba á las exigencias del Jefe del Gobierno. Más eso no importaba, pues entre el Sr. Silvela y el estadista Sr. Sánchez de Toca, le fraguaban planes y proyectos acerca de los asuntos de Marina.

Llegó el 18 de Abril de 1900, y fué lanzado del Ministerio el Contralmirante; y como el estadista nombrado no había sido ministrable, ni dado á conocer sus planes y conocimientos en el Departamento que se le había indicado, se encargó el propio Presidente del Consejo de Ministros de la dirección de la Marina, como primer hombre civil para arreglar y encuzar la marcha de tan importante Departamento.

Este señor, al recibir á la Marina, le manifestó que estaba divorciada de las clases sociales; y durante su dirección, la divorció por completo de la disciplina que debe tener toda institución armada.

El estadista Sr. Sánchez Toca tuvo que dedicarse á llenar las dos condiciones que se le pedían; y obtuvo la primera por medio de artículos publicados en la prensa y la exigencia de que renuncie en una publicación sus planes y reformas, como lo ejecutó en un libro dado á luz en 30 de Mayo del mismo año. Y el oficio de ministrable lo adquirió en los cuatro meses y medio que desempeñó la cartera de Agricultura del Ministerio del General Azérraga.

De igual manera que por el virulento discurso del estadista liberal, obtuvo éste el puesto de Ministro de Marina, lo consiguió el Sr. Sánchez Toca por demostrar en su libro que los Almirantes y en la Marina, no hay quien pueda desempeñar la cartera del ramo.

Redujo su ingrata labor á inutilizar á los Vicealmirantes y Contralmirantes en activo, llamándolos «los 14 ministrables encerrados hasta años muy próximos en los esclusivismos del espíritu y tecnicismo profesional, sin la inteligencia formada para penetrar en el fondo de los hombres y para manejo de los resortes grandes y pequeños con que se mueve lo humano en las cuestiones é intereses de gobierno; desamparados también del conocimiento de los complejos organismos sociales, así de la Patria como de las demás naciones, con quienes se ha de contender en el combate de la vida colectiva, dan prueba de no bastarse siquiera á hacer frente á compromisos de filas para depurar las corruptelas en los ramos de su propio tecnicismo, no á contener el atrevimiento de la intriga sobreponiéndose al mérito, ni á impedir que se malbaraten los bastimentos de su casa, por los que ponen á hurtadillas su canilla en el tonel del presupuesto.»

Y para mejor comprobación de cuanto expongo, reseñaré las páginas y lo que en ellas dice el Sr. Sánchez de Toca, de los entonces ministrables de escala profesional para eximirlos de la cartera de Marina en su libro de reformas ya citado.

Página 186.—Por muchas razones, no conviene mantener la cartera de Marina vinculada á una plantilla de catorce ministrables por jerarquía de escala profesional.

Vale más Ministro civil, que Ministro novicio cenil en la política, resulte entregado á resolver las más altas cuestiones de gobierno á tener de las influencias que tenga más inmediatas; y que desconociendo la técnica administrativa y política del presupuesto de su Departamento, deje indefensas é indotadas las fuerzas navales por perder él la serenidad ante ataques de prensa ó de Parlamento, ó que en estrechez de espíritu para defender su cargo y gestión personal, no discurra otro recurso que la torpeza de asaltar alabanzas ó vituperios personales, y aún en casos, conecitar á espensas de la misma disciplina de la ordenanza, antagonismos ó recelos entre elementos militares y civiles.

Página 190.—Los Ministros del ramo han ido á remolque ó con voluntad prestada, á merced de factores que los envilecen en el mercado de reptiles, y por eso se necesita Ministro civil que sepa ennoblecerse y abrir surco á un ideal.

Página 192.—Aconseja Ministro civil, el amparar el interés general contra el egoísmo de los intereses particulares de los Generales de Marina.

Página 193.—Hay que evitar que al frente de los Departamentos ministeriales, hasta las apariencias de gestores ligados á cualquier manejo de particularismo por compromiso de cuerpo, de profesión, clase, instituto ó agrupación. Frente á esas condiciones de incapacidad

pone el Sr. Sánchez de Toca las relevantes que reúnen los estadistas civiles, y el cuadro se completa para presentar al personal de la Marina en tales condiciones, que los Generales que se encuentran en las Cámaras, y muy especialmente los tres que han sido Ministros, están obligados a solicitar una comprobación ó retractación de cuanto ha escrito.

Antonio de Vivar, ex-Senador.

(Se continuará.)

MARINOS ILUSTRES

El Tomente general de la Armada

DON JOSÉ MARIA DE QUESADA

1798 á 1867

El 25 de Enero del primero de los años expresados nació en San Fernando (isla de León) el que había de ser andando el tiempo, un general brillante de nuestra Armada. Sentó plaza de Guardia marina en Cádiz, á los trece años de edad, el 12 de Agosto de 1811; hechos sus estudios con aprovechamiento y después de un lucido examen embarcó en la fragata Esmeralda, que cruzaba por las costas catalanas y después de esta campaña marítima, cursó los estudios superiores y pidiendo estar embarcado á la Regencia, ascendido que fué á Alférez de fragata en 20 de Julio de 1813, lo efectuó en el navío San Pedro Alcántara formando parte de la escuadra que había de salir con la expedición que se preparó para América mandada por el General Murillo, escoltando los buques mercantes que conducían las tropas, víveres y pertrechos. Esta escuadra salió de Cádiz el 17 de Febrero de 1815 mandando las fuerzas navales el Brigadier D. Pascual Enrile, llegó sin contratiempo á la isla de Santa Margarita y allí recibió Quesada el mando de la cañonera número 9, una de las que se armaron para el ataque de las fortificaciones de la referida isla y que contribuyeron á su rendición después de varias acciones en las que tomó parte.

Fué comisionado á Canarias donde estaba el Comandante general y quedó á sus órdenes.

Embarcó luego en la fragata Efigenia y en la goleta Constancia, sosteniendo cruces en una y otra, escoltando convoyes y persiguiendo á los buques insurrectos. A mediados de Septiembre, se buque con los demás, tomaba parte en el bloqueo y cerco puesto á Cartagena de Indias.

Tomada la plaza, apresó en diversos cruceros ocho buques mercantes que llevaban municiones, pertrechos y armas á los rebeldes.

En premio de sus servicios, se le concedió la cruz de la Marina y la que se creó para los que tomaron aquella plaza.

Después de prestar otros servicios muy importantes, se vió obligado á emigrar á los Estados Unidos en 1823, por hallarse significado en Cádiz por sus opiniones liberales.

Allí tuvo que trabajar por su cuenta para vivir, y se dedicó á construir buques hasta la Amnistía concedida en 1833, que le abrió las puertas de la Patria; las relaciones é intereses que se había creado en tan largo destierro, le detuvieron hasta el decreto de 30 de Diciembre de 1834, que devolvía á los emigrados sus honores y carreras.

Regresó por fin á España en 1837, y entonces se le nombró Teniente de navío con la antigüedad de 14 de Diciembre de 1827, y se utilizaron enseguida sus conocimientos en el Depósito Hidrográfico; poco después se le confirió el mando del bergantín Cristina.

Pidió dedicarse á la navegación mercante á condición de volver al servicio cuando se le exigiera, y le fué concedido esto en Agosto de 1838, tres meses antes de su ascenso á Capitán de fragata.

Los conocimientos que había adquirido durante la emigración fueron de gran utilidad para el progreso de la industria y del comercio nacional.

Dedicado á la construcción de buques mercantes, planteó mejoras y adelantos desconocidos en los astilleros de Palamós, que dirigía; formó magníficos operarios; lanzó al agua una fragata de dimensiones y formas no usadas en la Marina mercante, y con ella enseñó al comercio el camino de mercados nuevos para sus producciones é industrias.

Con esta hermosa fragata, que se llamó Isabel I, visitó los puertos de China y de la India, las islas Filipinas y llevó nuestro pabellón á las costas del Pacífico, en donde no lo habían vuelto á ver desde las guerras de la Independencia. Colocó ventajosamente en ellas los objetos del cargamento, y además de la ganancia mercantil, logró que nuestros marinos conocieran los derroteros de aquellos mares, que hacía ya tiempo no frecuentaban los buques de guerra.

El Gobierno, teniendo en cuenta todo esto, le ascendió á Capitán de navío y le dió el mando de la fragata Cortés, dando por terminada su licencia el 3 de Enero de 1847.

El 22 de Noviembre salió de Cádiz é hizo una feliz navegación, tocando en Río Janeiro. Quedó en Montevideo en 4 de Febrero de 1848 con la fragata Cortés y el bergantín Volador, y llamado á la Península regresó á Cádiz en el mes de Agosto.

Al año siguiente, que fué el de la expedición á Italia, concurrió á la toma de Terracina y maniobras de la Escuadra en Nápoles, Gasta y Porto d'Ouro.

Después se le dió el mando de la corbeta Ferralana, de 32 cañones, con la que debía dar la vuelta al mundo, y para ello salió de Cádiz el 5 de Octubre de 1849, haciendo su primera travesía directa á Australia, siendo muy bien recibidos en Swan River por los marinos ingleses.

Tocoó después la corbeta en Manila, Cavite, Macao, Hon-Kong, Batavia, Calcuta, Sidney, Callao, Guayaquil, Valparaíso, Montevideo y Cádiz.

De este viaje, en que se invirtieron dos años, cinco meses y seis días, presentó un diario con todos los pormenores de su navegación, descripciones de los puertos, noticias, usos y costumbres de los pueblos. Llegó á Valparaíso oportunamente para proteger á los súbditos españoles en momentos de revolución.

En 1.º de Abril de 1850 había ascendido

á Brigadier, y el 24 de Diciembre de 1852 se le nombró Comandante general del Arsenal de la Carraca, mandándosele á los Arsenales de Inglaterra y Francia para que estudiara lo adelantado, y con especialidad los de buques de hélice.

A su regreso hubo de ocuparse en aprestar buques para llevar tropas y pertrechos á la isla de Cuba, amenazada por expediciones piráticas.

En 6 de Diciembre de 1855 pasó á formar parte del Almirantazgo, y el 23 del mismo fué ascendido á Jefe de Escuadra.

En 10 de Enero de 1856, con motivo de un proyecto de Ley Naval presentado á las Cortes, fué comprendido en severa represión, y presentó la dimisión como sus compañeros, siendo objetos de la saña del Ministro de Marina.

En 20 de Octubre fué nombrado Segundo Jefe del Departamento de Cádiz y Comandante general de Ingenieros del Arsenal, donde se construían la fragata Princesa de Asturias, las goletas Concordia, Buenaventura y Consuelo, y el vapor Vasco Núñez de Balboa, y bajo su dirección se efectuaron estas construcciones, que forman época en nuestros Arsenales.

En el Gabinete Isturiz juró el cargo de Ministro de Marina el 29 de Enero de 1858, Ministerio que se consideró de transición. Al inaugurarse el ferrocarril del Mediterráneo llevó á la familia Real en buques de guerra desde Alicante á Valencia, y á su regreso cayó el Ministerio, pero en el nuevo que formó el General O'Donnell, figuró Quesada y Posada Herrera, hasta el 25 de Noviembre que presentó la dimisión.

Los marinos sintieron la salida de un Ministro en el cual fundaban grandes esperanzas, y que habían conseguido, además, la construcción del navío Príncipe de Asturias, la fragata Lealtad y la construcción en el extranjero de cuatro goletas y 18 cañoneras de acero destinadas á la persecución de la piratería de Filipinas.

Estableció la Junta facultativa de Estado Mayor y de Artillería de la Armada, en los Arsenales de la Península y en la Habana y Filipinas; regularizó el servicio de matrículas y la calidad de los destinos; proporcionó á la Marina ocasiones de evidenciar sus servicios en dos expediciones lejanas, una al Golfo de Guinea, y la otra á Cochinchina, ambas realizadas en 1858, y aunque como Senador podía permanecer en Madrid, dimitió el cargo, para fijar su residencia en Cádiz, y cuidar de su salud alterada, pasando un invierno en Canarias, buscando en aquel benigno clima el alivio de sus dolencias.

En 22 de Agosto de 1863 ascendió á Teniente general, continuando en Cádiz hasta 1866, en que se le confirió el mando del Departamento, dando nuevas pruebas de capacidad en la investigación de la captura del Tornado, probándose en el sumario que se había faltado á las leyes de la neutralidad, y desvaneciendo la tempestad que se había levantado en Inglaterra con la captura de este buque.

Al terminar dicho asunto, solicitó la exención del servicio; pero duró poco el descanso, pues exacerbados sus males, falleció en Cádiz el 3 de Noviembre de 1867, dejando en la Marina un vacío difícil de llenar, pues su inteligencia, talento y conocimientos navales, particularmente en lo referente á construcciones, hicieron de él un marino sobresaliente, digno por todos conceptos de figurar entre los más ilustres de la época en que vivió y que muchos de los que aún viven han conocido.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 26 de Mayo de 1868.

Posesiones españolas del Africa Occidental.

Los notables trabajos publicados por el ilustre jefe de la Armada D. José Gutiérrez Lohral, en multitud de revistas y periódicos diarios, para dar á conocer en nuestro país los territorios adjudicados á España en el Africa Occidental, necesitaban para ser apreciados en todo su valor y para que de ellos pudieran deducirse todas las provechosas enseñanzas que contienen, ser expuestas al público con cierto método y unidad de que hasta ahora carecían, por la forma en que fueron saliendo á la luz pública.

Nuestro querido amigo D. Santiago Arambilet, ha acometido esta empresa guiado por sus patrióticos sentimientos, habiendo tenido la fortuna de llevarla á cabo felizmente. Resultado de la meritoria labor realizada por el señor Arambilet, es un opusculo titulado Posesiones españolas del Africa Occidental, en el que con muy buen criterio se sintetizan y condensan las conclusiones deducidas por el Sr. Sobral respecto de lo que son y pueden llegar á ser los llamados territorios del Muni.

La lectura de este librito, que pudiera servir de guía para las personas que traten de emprender negocios en los territorios á que se refiere, resulta en extremo interesante, y la completan dos planos de las nuevas posesiones españolas, y magníficas vistas de aquellas regiones y de sus naturales.

Al frente de la obra figura el retrato del señor Gutiérrez Sobral.

La feliz iniciativa del Sr. Arambilet es merecedora de aplauso, y nosotros le enviamos por ello nuestros plácemes más entusiastas desde estas columnas.

BANQUETE EN PALACIO

Anoche á las ocho se celebró en el gran comedor de Palacio el banquete en honor del Príncipe Enrique de Prusia.

La mesa se hallaba adornada con profusión de flores naturales.

Los comensales se colocaron de la siguiente manera: Izquierda de la Reina: Príncipe de Asturias, Infanta Doña Eulalia, Ministro de Marina, duquesa de San Carlos, encargado de Negocios de Alemania, marquesa de la Mina, conde de Oberdorff y marquesa de Santa Cristina.

Derecha de la Reina: el Príncipe Enrique de Prusia, Infanta Doña Isabel, Ministro de la Guerra, duquesa de Santo Mauro, Almirante Beránger, duquesa de Sotomayor, Mr. Von Müller, marquesa de Santillana é introductor de Embajadores.

Derecha del Rey: Princesa de Asturias, Presidente del Consejo, Camarera mayor, condesa de Sástago, General López Domínguez, condesa Viuda de Tornos, Capitán de corbeta von Sevidel, ayudante de campo de S. A. el Príncipe de Prusia y la baronesa de Souden.

Izquierda del Rey: Infanta Doña María Teresa, Ministro de Estado, señora de Sánchez de Toca, General Blanco, doctor Reich, señora de

Ruata, Embajador español en Berlín y barón de Seiden.

Se ha concedido al Príncipe Enrique la Gran Cruz del Mérito naval, blanca; cruces de segunda clase de la misma Orden á sus dos ayudantes, y la de tercera al médico que acompaña á S. A.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Alemania y España.

Paris 25 (recibido el 26).

La Journal des debats, hablando del viaje del Príncipe Enrique de Prusia á Madrid, dice terminantemente que Francia nada tiene que temer, porque España no ha de entrar en una alianza con Alemania.

Francia, añade, es de antiguo un país amigo de España.

Relaciones comerciales.

Paris 25 (recibido el 26).

Al decir de un periódico, en la reunión celebrada hoy por iniciativa de la Sociedad de Economía Industrial y Comercial, bajo la presidencia del Sr. Pinard, se ha declarado la conveniencia de proceder á mejorar los convenios comerciales entre Francia y España y reanudar las relaciones de comercio entre Francia y Suiza.

Una comisión francesa designada por la Sociedad, celebrará en breve una entrevista con otra comisión española.

La cuestión religiosa.

Paris 26.

Al salir del Tribunal correccional de Connebiere los padres oblatos, se produjeron graves disturbios entre clericales y anticlericales. La policía tuvo que intervenir, y fué también agredida por los grupos que defendían á los religiosos.

Han resultado diez heridos, entre ellos algunos agentes. Las Iglesias están vigiladas por la fuerza pública.

Un monopolio.

Alema 26.

El Gobierno helénico ha firmado el convenio del monopolio de las pasas con los representantes del sindicato inglés, el cual dispone de un capital de un millón de libras esterlinas.

La deuda turca.

Constantinopla 26.

Se ha publicado el decreto promulgando la unificación de la Deuda otomana.

Experiencias aerostáticas.

Paris 25.

Según noticias de Bruselas, excita mucho la atención la próxima tentativa de un viaje en globo dirigible desde Europa á América. Dirígelo el aerostato Capazza y le acompañará el célebre Eliseo Reclus.

A Rusia.

Paris 25.

El Presidente del Consejo municipal de esta capital ha salido para San Petersburgo con una comisión de dicho Consejo.

Matrimonio de Principes.

Viena 25.

El matrimonio de la Archiduquesa María Ana, hija del Archiduque Federico, con el Príncipe Elias de Borbón, de la línea de Parma, se ha verificado en la mañana de hoy en presencia del Emperador y varios Archiduques y Archiduquesas.

Graves desórdenes.

Paris 25.

Durante la pasada noche han ocurrido en Laybach algunos desórdenes. Los grupos recorrieron las calles gritando: ¡Viva Croacia y ¡Abajo la tiranía!

Disparáronse también algunos tiros de revólver.

Todos los cristales de las ventanas del Casino, Palacio de Auresberg y Escuela privada alemana fueron rotos á pedradas.

La policía y las tropas restablecieron el orden.

DESDE MÁLAGA

Bautizo de un barco.

24 de Mayo.

Esta tarde se ha verificado el bautizo y abanderamiento del hermoso brick barca Los seis hermanos, antiguo Zefiro, propiedad de nuestro particular amigo el Jefe de estiva de la casa Baquera, D. José Genovés Bernal.

El nombre de la nueva embarcación corresponde al número de hijos que alegran el hogar de nuestro amigo.

A las dos se empavésó la embarcación con multitud de banderas y empezaron á acudir los numerosos invitados que fueron obsequiados con esplendidez por el señor Genovés y su hermano el Inspector de vigilancia D. Federico, que asistió en representación del Sr. Gobernador, en la elegante cámara de popa.

Después el virtuoso y sabio cura propio de Canillas de Algaida, D. Antonio García Sánchez, revestido con los ornamentos sacerdotales, bendijo la embarcación, y acto seguido, á presencia de los representantes de la Republica del Uruguay en Málaga, se izó á popa la bandera de la nueva embarcación.

Esta saldrá el martes próximo para Cádiz, donde entrará en dique.

El primer viaje que emprenda Los seis hermanos será á Canarias, llevando paja, ó para Habana, con sal, no estando ultimado esto hasta que el Sr. Genovés vaya á Cádiz.

La tripulación del brick-barca constará de 16 marineros, de ellos, 14 malagueños. El Capitán será el Sr. D. Manuel Conde Capote, y el Contramaestre el antiguo italiano Agustín Cillo.

Los restantes son los marineros, todos malagueños.

Iran además tres agregados, uno de ellos el joven valenciano D. Emilio Urieta, y de los dos restantes, se ignora, hasta ahora, sus nombres.

Todos los invitados, cuyos nombres sentimos no recordar, salieron altamente complacidos de las atenciones dispensadas por el Sr. Genovés, quien, según parece, está dispuesto á adquirir más buques aún.

Nosotros nos complacemos en desear las mayores prosperidades á su hermoso y gallardo buque.

PLAZA DE TOROS

Se ha resuelto satisfactoriamente el conflicto planteado por los tenientes de alcalde de Madrid, negándose á presidir las corridas de toros, apoyándose en lo ocurrido el día que se verificó el octavo de abono.

Los tenientes de alcalde seguirán presidiendo las corridas; pero en lo sucesivo,—según dice un colega,—para evitar inculpaciones injustas por parte del público, los revisores veterinarios facilitarán varias copias de su dictamen acerca de la edad y demás condiciones de los toros, de las cuales, una se fijará en la calle de Sevilla, junto al cartel anunciador de la corrida, y las demás, en diversos lugares de la plaza.

Para que los aficionados inteligentes puedan apreciar si los toros lidiados tenían la edad y demás condiciones reglamentarias, al final de la corrida, se colocarán en lugar aparente las cabezas de las reses sacrificadas.

¿Se cumplirán estos acuerdos?

Pasado mañana jueves 28, se verificará una gran corrida extraordinaria, lidiándose seis toros de la acreditada ganadería del excelentísimo señor duque de Veragua, de Madrid, siendo los matadores los aplaudidos diestros Antonio Fuentes y Rafael González, Machaquito.

La corrida empezará á las cuatro y media. Los señores abonados podrán recoger sus localidades hoy, martes 26, desde las diez de la mañana, en el despacho de la calle de Sevilla.

Los billetes sobrantes del abono se expendrán al público, á precio de despacho, mañana, miércoles 27 y jueves 28, día de la corrida, en el mencionado despacho de la calle de Sevilla.

Habiéndose visto obligado D. Ambrosio Anta á dejar la Administración de este periódico, para atender á sus asuntos particulares, se ha encargado de la misma,

D. Francisco López Pérez.

por lo que rogamos á nuestros suscriptores y correspondientes, que en lo sucesivo, se sirvan dirigir á dicho nombre, toda la correspondencia y giros.

EL MAREO

Son casi innumerables los estudios que diseminados han visto la luz pública acerca de lo que es y en lo que consisten esos desequilibrios entre el estómago y el cerebro, entre la médula, sus funciones y las de los nervios epigástricos, que se denominan vulgarmente «mareos».

Desde luego nos referimos á los que «arraigadamente», como dijo Snoy, se originan y producen por el movimiento del cuerpo animado, suspendido ó colocado sobre una superficie cuya estabilidad no es ya tal, pero que ni siquiera sujeta á un regular funcionamiento.

Prescindiendo de doctrinales explicaciones, teorías detalladas y tecnicismos no siempre inteligibles, diremos que nos referimos al mareo producido en una persona por su viaje al ser transportada á bordo de una embarcación por mar, y de aquí el nombre de mar-seo con que se le designa con una ó otra terminación en todos los idiomas.

Sobre los muchos estudios y trabajos á que aludimos en las primeras líneas de este artículo—después de su novedad y—fuerza es decirlo—realidad, el concienzudo estudio que Sidney, médico de segunda clase de la escuadra británica acaba de publicar por su cuenta en Glasgow.

La autoridad médica y científica del autor de la obra, unido á la experiencia que hacen presumir 20 años de navegación en 48 de edad, presta al libro excepcional interés que hace que en él resplandezcan con vivos colores las narraciones de numerosos episodios de viajes, que haciendo más ameno el relato contribuyen en el fondo á completar las observaciones científicas.

Según el médico inglés lo primero que se necesita para evitar los terribles dolores que el mareo produce en los no acostumbrados á embarcarse es el hacerlo inmediatamente después de comer y á ser posible después de comer mucho, cuanto más mejor.

Antiguamente los médicos aconsejaban todo lo contrario, no comer antes de subir á bordo, pero observándose que esto producía en los embarcados un efecto contraproducente, pues que no pudiendo desahogarse nada del estómago, las contracciones de esta víscera eran más violentas y se llegaba el caso de que los arrojes llegasen á ser de jugos estomacales importantes y hasta de sangre.

Los ingleses, buenos navegantes y experimentados viajeros, fueron los primeros hace cerca de un siglo en aconsejar el sistema contrario de llevar el estómago bien repleto, cuando se surca el mar, pero hasta ahora no se había técnicamente razonado ni explicado el fenómeno.

Respecto á los varios consejos que el autor da acerca de evitar los llamados «mareos», éste, siguiendo una costumbre, que aun cuando algo trasechada, vuelve á constituir una rutina de algunos doctos, resume aquéllos en unas doce formulas ó artículos que no vaciamos en copiar.

I.—Comer bien y llegar á bordo con el estómago henchido y abito, á ser posible.

II.—Henchir el estómago ó cerebro de bebidas espirituosas á fin de producir anterior al mareo artificial un verdadero mareo alcohólico, más artificial que el otro.

III.—Fumar, los hombres, tabaco cuanto más fuerte mejor, y en grandes pipadas como la marinería inglesa, y las señoras absorber por las pitulinas grandes cantidades de perfumes. Esto último no es necesario si la señora ha de estar próxima á un fumador y este procura envolverla en la humareda de su pipa.

IV.—No mirar más que muy brevemente y con intervalos muy prolongados hacia abajo, ni mucho menos el movimiento de las olas, sino á lo alto, hacia el zenit, donde cierta relativa estabilidad de los puntos visibles, da firmeza en el cielo á lo que el espectador mira desde cubierta.

V.—Comer á bordo, si la travesía es larga, muchos vegetales, casi privarse de la carne y desde luego del marisco y los pescados, aun cuando se puedan facilitar frescos.

VI.—Beber tras de cada comida grandes cantidades de te hirviente con algún licor y no dejar de tomar á todo pasto en tostadas, comidas, etcétera, la manteca de vaca y sus compuestos.

VII.—Pasear mucho á bordo sobre cubierta, mirando siempre los objetos que parezcan más fijos.

VIII.—Procurar que se normalice el régimen digestivo, haciendo siempre las funciones de él derivadas á horas fijas; y á ser posible, matemáticamente precisas.

IX.—Tratar de distraerse bien en conversaciones ó en juegos licitos y honestos, á fin de olvidar durante los primeros días el lugar donde el viajero se encuentra.

X.—Asearse, en cuanto sea posible, la vida de á bordo con las costumbres que en tierra firme se tengan.

XI.—No exasperarse ni disgustarse, rehuendo toda alteración, por leve que sea, del sistema nervioso; y

XII.—Hacer ejercicios de fuerza y natación, á ser posible.

Estos son los doce preceptos Sidney contra el mareo.

Claro es que se roleren á las grandes travesías, trasatlánticas ó transoceánicas, pero todos esos artículos pueden reducirse á uno sólo, bien sencillo, hoy que el telégrafo y el correo no hacen precisa la personal presencia de nadie en determinado punto.

«El precepto puede formularse diciendo: «El que no quiera marearse en la mar, que no se embarque.»

Aunque, el que no se embarca... no pasa ¡la mar!

Ni pesca.

Doctor Traveller.

CUENTO

EL PARECIDO

I

La voz de un empleado pronunció el nombre de una estación, y abrí los ojos. A los pocos instantes entraron en mi coche dos personas: un hombre y una mujer. El tren se puso en marcha, é inmediatamente volví á conciliar el sueño, no despertándome hasta el amanecer.

En el ángulo opuesto al mío mi compañera de viaje dormía aún. Era una mujer encantadora, una de esas mujeres que tienen la belleza de los niños hermosos. Confieso que me puse á mirarla con el mismo placer con que momentos antes había contemplado la salida del sol.

Enfrente de ella, su compañero la miraba también.

El tal sujeto no era joven, pero estaba muy bien conservado.

—¿Será su marido, su padre... ó su amante?...—dije yo para mis adentros.

Al fin se despertó la mujer y se puso á contemplar el paisaje. Después se volvió y me pareció que iba á hablar. Pero su compañero se sonrió y le puso un dedo en los labios.

La desconocida se encogió de hombros y guardó silencio.

Llegamos al punto de nuestro destino, y, por lo tanto, bajamos en la misma estación.

II

La casualidad nos condujo al mismo hotel, donde al cabo de media hora encontré á mi compañero de viaje, el cual me saludó con mucho cariño y me invitó á dar un paseo por la capital de provincia donde nos hallábamos.

Le pregunté por su compañera y me contestó que seguía durmiendo todavía.

La ciudad estaba silenciosa y casi desierta, siendo pocos los transeúntes que circulaban por las calles.

Durante nuestro paseo, mi nuevo amigo y yo entablamos una conversación en extremo amena y animada, sobre infinidad de asuntos de diversa índole, en lo que demostró mi compañero su vasta ilustración en materias científicas y literarias.

—Me parece—me dijo de pronto mi acompañante—que ha llegado la hora de almorzar. Nos sentaremos juntos á la mesa y proseguiremos nuestro interesante coloquio.

—Con muchísimo gusto—le contesté.

III

Del fondo de un corredor del hotel partían voces de mujeres, produciendo una algarada infernal.

Oíanse terribles injurias y atroces blasfemias y el alboroto iba en aumento de un modo verdaderamente inverosímil.

Avanzamos el paso mi amigo y yo y nos encontramos de repente entre un grupo de camareras, que se dispersaban rápidamente, no dejando ante nosotros más que á la mujer del compañero.

Aquella infeliz estaba roja como una furia y agitaba sin cesar las manos y los brazos.

Al veros, se detuvo, y mi amigo le dijo con acento severo:

—Me parece, Rosalía, que has hablado.

—Sí, he hablado y hablaré mientras me dé la gana. Estoy harta de viajar con usted como una muda, y tengo que decir cuanto se me antoje á esas bribonas.

La voz de aquella mujer estaba rota y como empañada por el abuso del alcohol. A veces la arrastraba con inflexiones canallas, que recordaban el lenguaje de los borrachos y de las gentes de mal vivir.

Confieso que me quedé aterrado ante aquel espectáculo, incomprensible para mí.

¿Qué misterio presidía á la extraña asociación de aquellos dos seres tan distintos?

MI amigo se precipitó sobre Rosalía, y á viva fuerza la condujo á su cuarto.

Yo permanecí en el corredor sin atreverme á intervenir en la contienda, esperando el regreso de mi amigo, cuyo nombre me había sido revelado por éste durante nuestro largo paseo por la ciudad.

Después de el ruido de

CONSEJO DE MINISTROS

En el celebrado ayer tarde continuó la discusión de los proyectos que los ministros se proponen presentar a las Cortes.

LAS CORTES

SENADO Sesión del 26 de Mayo.

A las tres y cuarto abre la sesión el Sr. Azcárraga. El salón presenta el aspecto de las grandes solemnidades. Gran concurrencia en escaños y tribunas para asistir al acto del juramento de los señores senadores.

ORDEN DEL DÍA

Sin discusión se aprueban los dictámenes referentes a la elección de la provincia de Pontevedra y admitiendo al ejercicio del cargo a los Sres. Obispo de Salamanca, González Vallarino, García Romero, conde de Belascoain, García Gómez, marqués de Casa Torres, Rodríguez Vázquez, Pardo Belmonte, Díaz Cobeña, Martínez (D. J.), Pares, Casaleiz, Lázaro Caeza, Castelló Tena, Gadea Orozco, Espejo (D. Zoilo), Catalina, marqués del Muni, Montejo y Luca de Tena como electivos y como vitalicios a los señores Lastres y Cárdenas y Uriarte.

CONGRESO

Sesión del 26 de Mayo

Abrese la sesión a las dos y diez, bajo la presidencia del Sr. Villaverde. Se aprueba el acta de la anterior. Se aprueban varios dictámenes de la Comisión de incompatibilidades, proclamándose Diputados a los Sres. Escobar y Ruiz Garrón, González Hernández, Boch Herrero, Montesino y Espartaco, Rivas Santiago, Sierra y Valdecel, Albó y Marfí, Díaz de Ulzurrun, marqués de Acapulco, Velasco y Palacios, Crespo de Lara, Martínez Calvo, Martínez Asenjo, Gómez Núñez,

Cervantes, Bergamín, Pérez del Toro, Alvarez (Melquiades), Odonnell Burgos, García San Miguel, Rodríguez García, Senón Canido, Muro y Salmerón. Se suspende la sesión hasta las seis y media.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

Tropas a Orán.

Una batería de artillería, con el efectivo de guerra, marchará hoy al extremo Sur oranés.

Destrozos de un ciclón.

Un terrible ciclón se ha desencadenado en el territorio de Nebraska. De su importancia puede juzgarse por las primeras noticias, que señalan 21 muertos y calculan los daños en 12 millones de francos.

Visitas del Zar.

A fines del próximo verano el Zar visitará seguramente a Copenhague, Darmstadt y Roma.

La carrera de automóviles.

Aun cuando la prohibición de la carrera de automóviles y las desgracias originadas por las mismas, han quitado gran parte de su interés a este asunto, aún se sigue curiosamente el viaje a Madrid, ya de los turistas que primeramente habían salido, ya de los corredores, que no renuncian a la prueba de resistencia, como han tenido que renunciar a la de velocidad. En algunos círculos de esta capital se dice también que se han exagerado los trágicos accidentes de la carrera.

Escrúpulos religiosos.

El alcalde de Berriá ha dirigido una carta al Prefecto del departamento del Ardeche, presentando la dimisión, porque su conciencia católica y de francés le impide cumplir las órdenes relativas a las Congregaciones. «Que los que han hecho—dice—esas leyes y esos decretos, que yo concépto como la negación de los principios de libertad, igualdad y fraternidad, los ejecuten y asuman la consiguiente responsabilidad.

Una proposición.

Anúnciase que en la sesión de esta tarde en la Cámara de Diputados, el Sr. Mennier presentará la anunciada proposición para que el Gobierno prepare a la posible brevedad la reforma de la policía de las costumbres.

Contra Austria.

Continúan las manifestaciones anti-austriacas, especialmente en Brescia, Trevisa, Cagliari, Padua, Arezzo y Rovigo, habiéndose repetido los gritos de ¡Abajo el Austria! ¡Viva Trento! y ¡Viva Trieste italiano!

INFORMACION POLITICA

Firma del Rey.

Esta mañana firmó S. M. los siguientes decretos:

Hacienda.—Nombrando delegado de Hacienda de Lugo a D. Mariano Albaladejo, electo de Cuenca.

Idem para esta plaza a D. Francisco Bernal, electo de Lugo. Exceptuando de las formalidades de subasta las obras de reparación que han de efectuarse en el edificio de la casa aduana de Cádiz.

Gobernación.—Autorizando al Ministro para leer en las Cortes los proyectos de reforma de la Administración local y represión de la vagancia.

Consejo aplazado.

Habiendo decidido permanecer en esta corte hasta el jueves próximo el Príncipe Enrique de Prusia, S. M. ha dispuesto que el Consejo que en dicho día debía celebrarse en el Regio alcázar, sea aplazado hasta el viernes.

Cambio de postura.

Ha ingresado en el partido liberal el conde de la Viñaza, separándose de la comunidad silvelista.

El Presidente del Consejo, que recibió ayer la visita de despedida del senador por Huesca, le agradeció que al adoptar esa determinación, obrase con franca claridad, pues según le dijo, es partidario de las situaciones definidas.

La futura Escuadra.

Según ha anunciado el Ministro de Marina, antes de las vacaciones parlamentarias leerá en las Cortes su proyecto de creación de la Escuadra.

Lo que no ha dicho el Sr. Sánchez de Toca, es si para entonces continuará rigiendo los destinos de la Marina.

En las Cámaras.

La Comisión de actas, en su reunión de ayer tarde, dió dictamen favorable respecto a la actitud legal de 20 senadores, entre ellos dos vitalicios, y aprobando 20 actas, una de las cuales es la de Pontevedra. Sólo falta que acrediten su aptitud legal cinco senadores vitalicios y 69 electivos.

En el salón de presupuestos del Congreso, comenzaron anoche las vistas públicas acordadas por la Comisión de actas. Discutióse en primer término la de Hinojosa del Duque, de la cual era ponente el Sr. Calderón. La defendió el Sr. Silvela (D. Faustino), impugnándola el Sr. Gómez de la Serna. Ambos llevaron a la discusión datos y argumentos en defensa de sus derechos.

Después se discutió la de Sanlúcar la Mayor, ponente el Sr. Suárez Inclán (D. Félix), que fué defendida por el Marqués de Esquivel, é impugnada por el Sr. Bustamante. La discusión de este acta fué bastante acalorada por parte de los interesados.

Terminaron las vistas públicas con la discusión del acta de Sorbas (Murcia), de la que era ponente el Sr. González Besada. La defendió el Sr. Soler y la impugnó el General Segura, candidato derrotado. El poco espacio nos impide dar cuenta más detallada de las vistas celebradas anoche.

Esta noche se discutirán las actas de Sigüenza, Villarcayo y Motril.

En el despacho de Ministros del Congreso, han celebrado hoy una larga entrevista los Sres. Silvela, Villaverde y Maura, en la que se ha tratado de la discusión de actas. Parece que se ha llegado en esta entrevista a un arreglo en la cuestión de las actas de Madrid, y con este motivo se dice que la discusión del voto particular presentado por el Sr. Lombardero a la del señor Ruiz Jiménez, no ofrecerá gran interés.

Se ha dicho también esta tarde que al discutirse el acta de Salamanca, los republicanos tienen el propósito de ocuparse de los atropellos cometidos con los estudiantes de aquella capital.

Atribúyese esta resolución de los republicanos al disgusto que les ha producido el acuerdo de la Comisión de actas de adjudicar la de Salamanca al candidato tradicionalista, por haberse comprobado que muchos votos correspondientes a éste le fueron adjudicados a su contrincante.

En los pasillos del Congreso continuaba comentándose esta tarde lo ocurrido con el acta de Puente del Arzobispo, cuya discusión estaba anunciada para la sesión de hoy, no obstante lo cual, el Gobierno ha conseguido que no figurase en la orden del día.

El aplazamiento de este debate revela el temor que tiene el Gobierno de que pueda provocar el rompimiento entre las dos agrupaciones que hoy disfrutan el Poder, y con este motivo los rumores de crisis que venían circulando desde hace días, se acentuaron en las primeras horas de la tarde.

Después se dijo que el acta de referencia será examinada en audiencia pública uno de estos días.

Sin duda el propósito del Gobierno es ir ganando tiempo, hasta ver el medio de resolver esta cuestión, sin grave quebranto para su integridad.

Esta tarde conferenciaron en el Senado los Sres. Montero Ríos y Canalejas. Aunque ha pretendido concederse importancia política a esta entrevista, parece que en ella se ha tratado únicamente de las actas de Alicante.

En la sesión de esta tarde, ha quedado constituida definitivamente la Alta Cámara. Mañana se celebrará reunión de secciones para el nombramiento de las Comisiones permanentes y en la sesión leerá el señor Maura los dos proyectos de ley, para cuya presentación a las Cortes, ha sido hoy autorizado por el Rey.

Información de Marina.

El Capitán de fragata D. José M. Chacón ha sido nombrado Secretario de la Comandancia general del Arsenal de Cartagena.

Se ha resuelto que el tiempo de duración del destino de Subdirector de la Escuela de Aplicación, segundo Comandante del crucero Lepanto, será de dos años, según previene el art. 34 del Reglamento de dicha Escuela, aprobado por Real orden de 4 de Abril último.

Han sido nombrados ayudantes del Capitán de navío de primera clase, D. Joaquín M. de Cincunegui, el Teniente de navío D. Antonio Gascón y Cabello; del Almirante de la Armada, el Teniente de navío don Antonio Garmón y Méndez, y del General Morgado, el Alférez de navío D. Jacobo Rodríguez San Martín.

Los Tenientes de navío D. Guillermo Colmenares Ortiz, D. Alfonso Perate y Barroeta y D. Agustín Medina Cibils, han sido destinados a la Escuadra de instrucción.

LA BOLSA

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, PRECIO, FONDS PUBLICS, and COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY. Includes entries for 4 por 100 perpetuo interior, Fin corriente, and various bonds.

Table with columns: CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO, Bolsin, and A LAS CUATRO Y MEDIA. Includes entries for Paris a la vista, London a la vista, and exchange rates.

NOTICIAS

Ayer tarde se reunieron en el Congreso los diputados y senadores por Málaga y nombraron una comisión que estudie la mejor manera de obtener la cesión de los edificios militares, que impiden la prolongación del bosque.

En la Casa de Socorro correspondiente fué asistido anoche un individuo que dejó de existir a los pocos momentos de ingresar en el benéfico establecimiento.

Según el parte facultativo, falleció a consecuencia de una lesión al corazón que sufría hace algún tiempo, como comprobaron los médicos que le asistieron durante su enfermedad.

Cooperativa de la Prensa. Se pone en conocimiento de los señores socios que desde mañana se pondrá a la venta una nueva clase de vino tinto de mesa, de excelente paladar y alta graduación, y cuya pureza se garantiza.

Ayer tarde, al pasar un automóvil a toda velocidad por la Cibeles, fué silbado por un numeroso grupo de hombres, mujeres y chicos, que también lanzaron contra el vehículo algunas piedras.

Ha sido denunciado el periódico La República, por ataques al Sr. Villaverde.

Anteojos rocaprecisión. Unicos que conservan y mejoran la vista, aprobados por los mejores Doctores y Oculistas; como garantía se dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelve el dinero;

los expende M. J. Dubose, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis. No dejar de visitar este establecimiento, donde encontrarán las novedades del día; Aronal 19 y 21.

La más barata, la más higiénica y la mejor del mundo es el Agua de Colonia de Orive. Premiada en el IX Congreso de Higiene Internacional y en la Exposición Farmacéutica Nacional. Frascos corrientes y lujosos de 3 a 20 reales. Farmacias y perfumerías. Litro con botella, 22 rs. garraón con 2 litros, 8,50 ps. garraón con 4 litros, 16 ps. Remesando su importe a Bilbao.

Ayer salió de Cartagena con rumbo al Ferrol el crucero Victoria. Anoche fué atropellado en la carrera de San Jerónimo por su propio carro, Clemente Alvarez, de cincuenta y seis años, que falleció a los pocos momentos de haber ingresado en la Casa de Socorro.

ESTADO DEL TIEMPO

Día 26 de Mayo de 1903. Se acentúa la acción de la depresión, que avanza por el Océano hacia el Continente. Las presiones siguen disminuyendo, y los vientos se entablan hacia el S. y SO. Las pendientes van tomando valores considerables. Es probable que se inicie mal tiempo.

Boletín religioso.

Día 27.—Miércoles. Santa María Magdalena de Pazzi; San Juan I, Papa y mártir; Santos Julio y Eululio, mártires; Santa Restituta, virgen y mártir, y el Venerable Beda.—La Misa y Oficio divino son del Venerable Beda, con rito doble y color blanco. Cultos. San Andrés (Cuarenta Horas).—Continúa la Novena a Nuestra Señora de Gracia, predicando en la Misa mayor, a las diez, D. Pedro Martínez, y todos las tardes, a las seis, el Sr. Barragán. San Ginés.—Continúa la Novena a Nuestra Señora del Amor Hermoso, predicando, a las diez, D. Gregorio Carranza. Visitas de la Corte de María. Nuestra Señora del Socorro en San Millán.

DIARIO DE LA MARINA

Oficinas: Veneras, 5. MADRID

Table with columns: Precios de suscripción, UN MES, TRIMESTRE, SEMESTRE, UN AÑO. Includes rates for En Madrid, Provincias, Unión Postal, and Asia y América.

ANUNCIOS. Cuarta plana..... 0,10 pesetas linea. Reclamos..... 0,50 » » Noticias..... 1 » »

PUNTOS DE VENTA

Almería.—Paseo del Príncipe, kiosco. Barcelona.—S. Solá, Ramba del Centro, 3. Cartagena.—Viuda de Alcaráz, Puertas de Murcia. Ferrol.—Luis de la Fuente. Madrid.—Puerta del Sol, 11 y 12, puesto del café Oriental; y 14, puesto de la cervicería. Vigo.—Puerta del Sol, 5, kiosco. Idem.—Kiosco frente a la Capitanía General de Marina. Cádiz.—Viuda de Gallardo, Duque de Tena, núm. 9.

Espectáculos para mañana.

Lirico.—A las 9.—(Gran moda).—La Bohemia. Jardín del Buen Retiro.—Gran Compañía Alegría.—A las 9 de la noche, gran función variada, según presentación de Mr. Sydney, los Takitos, Miss Albota y Miss y Brada; últimos días de los cuatro elefantes de Mlle. C. de Valsolis. Entrada general, 46 céntimos. Parish.—A las 9 de la noche.—Segunda presentación de las hermanas Karitóns, tercera de Valak-Duk, tercera de Little-Pich, el africano Iben Obed, Prélle con su circo en miniatura y toda la Compañía Internacional que dirige Mr. William Parish. Apolo.—A las 8 y 9/4.—El puñao de rosas.—A las 9 y 1/2.—El cuñado de Rosa.—A las 10 y 1/4.—El terrible Pérez.—A las 12.—La guerrilla de el fraile. Salón de actualidades.—El Cako Walk. Las Criollas.—La fiesta Andaluza.—Bellísimas completistas y bailarinas españolas y extranjeras. Imp. del DIARIO DE LA MARINA, Veneras, 5.

FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,"

UN ODIÓ A BORDO

POR M. G. DE LA LANDELLE

Egle, herida por el siniestro sentido de aquellas palabras, lanzó un grito desgarrador y se desmayó.

En el mismo instante el más joven de los alumnos de la promoción abandonaba su ciudad natal y reprimía el llanto que se agolpaba a sus ojos por temor de que se mofasen de él y verse así expuesto a las sátiras de Emilio Fargeolles.

—En Tolón, amigos míos, les decía Fargeolles, es donde haremos diabluras a nuestras anchas. ¡Peste de Brest! ¡donde nos tratan como a estudiantes! ¡Dónde se ha visto volver al navío-escuela a una promoción de segunda clase definitivamente ascendida por decreto del ministerio! Si yo hubiera cogido al comandante de marina en un rincón incógnito, le habría hecho bailar una zarabanda sin música conocida.

—¡Al comandante de marina! exclamó Sargette, que era uno de los que escuchaban,

—¡Sencillo! he dicho incógnito, traducción libre; sin papá, sin mamá, sin luces, en un agujero oscuro como un horno apagado... Pero hablemos de Tolón. Voy a haceros ver todos los colores a esos mocos de Mocotie.—He, moco, ¿qué sus diré?

Fargeolles tartamudeaba al pronunciar estas palabras con acento patois, y gesticulaba al par que fumaba un cigarrillo de papel de paja, con todo el chic de un veterano consumado.

Al mismo tiempo murmuraba Carlos: —¡Adiós, madre mía! ¡mi buena y tierna Egle, adiós! ¡Adiós vosotras a quienes amo! La ausencia ha empezado y con ella mi desventura. La tierra se aleja... desaparece... ¡Adiós!

VIII

CARTAS MARÍTIMAS Y COLONIALES

La travesía de Brest a Tolón no se hizo notar por incidente alguno importante. Fargeolles molestaba a Carlos de vez en cuando, pero sin la horrible insistencia que desplegara durante los primeros meses de la estancia de éste en el navío-escuela. Habiéndose encontrado en vías de antagonismo con diversos alumnos, bromistas como él y celoso de sus triunfos, ocupábase de sus rivales que le daban hartito quehacer para no perder el primer pues-

to. Sus bufonadas, rara vez inofensivas, le acarrearón multitud de querellas; y Carlos debió a esta circunstancia el que le dejase en paz. Además encontró en la Aurora muchos amigos de Julio Renaud y el apoyo moral de algunos alumnos de la Bayadere, dispuestos a protegerle por enemistad hacia Fargeolles, su antiguo compañero en Angulema.

En suma, llegaron a Tolón; é inmediatamente fueron distribuidos los alumnos entre los diversos buques de la escuadra. La mayor parte de los alumnos dirigieron a sus familias cartas que rebosaban términos técnicos, y por lo tanto medianamente ininteligibles.

Puede establecerse un paralelo entre el alumno de segunda clase y el colegial, comparando su estilo epistolar, tan pedantesco en el uno como en el otro. Una estudiada prodigalidad de términos marinos reemplaza el abuso de las flores de retórica; una locución sobre el bauprés sustituye a una cita de Homero; y si la fecha del retórico se ve traducida agradablemente en idus y calendas, la del aspirante tiene la ventaja de precisar los grados y minutos de la longitud y latitud del lugar donde escribe su primera carta. Con un diccionario de marina en la mano sería enormemente difícil interpretar el sentido de tal prosa. Una familia establecida en el interior debe experimentar muy dulces emociones y quedar muy enterada de las aventuras de su hijo cuando éste escribe desde Brest ó Tolón.

A bordo de la fragata Aurora, el 20 de Octubre de 1829, en la mar, a los 42° 33' de latitud Norte y 30° 13' de longitud Este.

«Mis queridos padres: Hemos largado el cuerpo muerto en la rada de Brest con una brisa fresca que no ha desamarrado en ocho días; así es que hemos hecho una magnífica raya desde el principio; pero cuando hemos querido poner la proa al estrecho, la fragata que necesita navegar de vuelta y vuelta, balanceaba y cabezaba que era un contento. Entonces nos pusimos a la capa, lo cual felizmente solo duró dos singladuras. Ayer filábamos perfectamente con periquitos y arrastraderas, dirigiendonos a Tolón, á donde ya habríamos llegado sin el encuentro de un vapor del Estado que nos hizo poner al paio para entregar pliegos reservados al comandante. ¿Qué rumbo vamos a hacer ahora? Siendo mucho no poder decirlo, pues ya comprendéis que lo ignoro. Aprovecho la ocasión que me ofrece dicho buque, el cual atacará mañana al muelle; y tan luego como demos fondo, sea donde quiera, os escribiré más detalladamente. En el interior decid á Luis que siga siendo un marinero de babor, y á Carlota que no olvido mi promesa y que haré de modo que pueda llevarle la esencia de rosa, con tal que vayamos a Le vante.» Recibid, etc.»

La madre del joven aspirante, alarmada por este cataclismo de frases desconocidas corrió á las oficinas de La Francia marítima, donde le fué traducido é interpretado.

Carlos no bebió su inspiración en el vocabulario náutico y escribió:

«Mi querida mamá; mi querida Egle: No quiero desaprovechar ocasión alguna en que pueda disipar vuestras inquietudes. El viaje ha sido mucho menos penoso de lo que yo creía. Apenas he padecido nada con el temporal que nos asaltó á la altura del estrecho de Gibraltar; pero si no me ha afligido el mareo, apéname y mucho, el estar separado de vosotras. Querría ocultároslo, pero no puedo, porque mi corazón necesita abrirse á los que me aman. Hay momentos, madre mía, en los que temo ser diferente de los demás hombres, y tiemblo y me ruborizo al compararme con mis camaradas. El espectáculo de su insípida alegría me entristece. Tienen madre y hermanas, las aman, son amados... ¿De dónde sacan, pues, ese loco olvido en que se mecen, esa ciega impetuosidad que los divierte sin tregua? Esto es lo que espanta y desalienta.—¿Es indispensable al marino la dureza de corazón? ¿Debo sentir el amaro como os amo? ¡Oh no! ¡jamás! ¡Si fuera posible amaros aún más, no temería aumentar mi dolor, con tal de que con él se acrecentase el cariño que os profeso! «Al mismo tiempo reflexiono que algu-

