

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.738.

Redacción y Administración,

Madrid 22 de Julio de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

La única política de salvación.

Que España es una Nación marítima por sus condiciones geográficas y que sólo aprovechando estas circunstancias por una política dirigida a llevar hacia las empresas del mar la actividad y la energía de la vida nacional, se puede alcanzar la anhelada regeneración, es cosa que nadie de buen sentido desconoce ya en este país; cuya decadencia no tiene otro origen que el de haberlo desviado desde hace siglos de su verdadera aptitud, que fué la que le procuró su grandeza de otros tiempos.

Pero aún pensando así la mayoría de la Nación, la inercia del movimiento durante largo período desarrollado, impide todavía la parada que forzosamente tiene que hacerse a fin de principiar la marcha en contraria dirección, que tampoco desde el primer instante puede iniciarse a gran velocidad.

Las leyes que rigen el mundo físico son las mismas que gobiernan el mundo moral y son inflexibles. Pero conocidos sus efectos, la inteligencia humana a la que no es dado sustraerse a ellos, puede y debe auxiliar su acción incesantemente a fin de que resulten encaminados a los fines de mejoramiento, que constituye el objetivo de la civilización.

La tendencia radical de la política en España, no debiera ser otra que la de llevar de nuevo la Nación hacia el mar, a fin de sacar partido de esa privilegiada situación con que la Naturaleza ha favorecido su territorio, al colocarlo en forma que bien pudiera calificarse de desembarcadero en Europa, para América y para África.

Es más; esa misma privilegiada situación que si dispusiéramos de potencia económica y militar nos daría *ipso facto* dominio del Mediterráneo, sin competencia por parte de las otras naciones cuyas costas baña, pero a las que falta la comunicación con el Atlántico que nosotros naturalmente poseemos, representa un inmenso riesgo si continuamos como hasta aquí siendo débiles en el mar, é incapaces de contrarrestar las codicias de las grandes naciones dispuestas a aprovechar en beneficio de su espíritu de empresa, esas condiciones de territorio, que en nuestro poder resultan inútiles para los intereses generales de la civilización, dentro de la cual, no es posible el papel del perro del hortelano, que *ni comía ni dejaba comer*.

Y así como es provechosa la expropiación por utilidad pública en el derecho privado, en el público moralmente tiene razón quien, disponiendo de fuerza, se apodera de territorios que no rinden a la civilización el producto útil que demanda la ley del progreso de la Humanidad.

Los efectos de esa ley de expropiación los sentimos sintiendo nosotros desde hace tres siglos con la desmembración de Portugal, el apoderamiento de Gibraltar por Inglaterra, la sucesiva pérdida de nuestro gran imperio colonial, del cual ni siquiera pudimos defender las últimas reliquias que de él nos quedaban, hallándonos ya reducidos al mercedado territorio que en la Península ibérica ocupamos y a las islas próximas Baleares y Canarias, que son las que al presente más en peligro se encuentran por su excelente situación comercial y estratégica.

Esta continuada desmembración de nuestra grandiosa nacionalidad, que fué establecida por un colosal esfuerzo del espíritu marítimo que antes nos caracterizó, y deshecha por haberlo perdido, nada nos ha enseñado durante siglos; ahora es cuando principiamos a echar de ver el instinto suicida que ha predominado hasta aquí en nuestra política y nos vamos dando cuenta de que ese movimiento de desmembración no se ha paralizado y que sólo de nosotros ha de depender que no prosiga para nuestra ruina; cuyo término, doloroso es pensarlo, pudiera ser la pérdida completa de la nacionalidad en la propia Península ibérica, que vendría a convertirse en el asiento de una serie de pequeños Estados como los que por espacio de siglos constituyeron la Península italiana, que por tal causa estuvo siendo mucho tiempo el territorio de compensaciones de las rivalidades de las grandes potencias europeas.

Ante ese porvenir debemos meditar mucho y hacer un gran esfuerzo a fin de parar en firme y contenernos en la pendiente inclinada porque aceleradamente vamos; rectificando por completo nuestra política en el sentido de la verdadera aptitud nacional que está en el mar, pues sólo de él puede salir el aumento de fuerza económica de España, y en él debe fundamentarse el poder militar para la defensa de la integridad nacional, hoy en inminente peligro.

ECOS NAVALES

Buque incendiado.

Van ya recogidas más de veintiocho víctimas de incendio del vapor ruso *Pedro I*, que tuvo lugar en el Volga de que ayer dimos cuenta. El buque está cubierto completamente por el agua.

Se cree que en los camarotes, dado el número de pasajeros que se elevaba a doscientos, se encontrarán más cadáveres.

Buzos con escafandra están practicando esta dolorosa tarea.

En busca de Nordenskiöld.

La expedición dirigida por M. Charcot, se dirigirá desde el comienzo de la campaña—allá en Noviembre próximo—al encuentro de Nordenskiöld, que ha pasado el último invierno en las cercanías del cabo Seymour, y, como es sabido, debía haber regresado en Abril del presente año.

De Nordenskiöld no se tienen noticias posteriores a Diciembre de 1902, y hay que atenderse a su advertencia de que ignorándose su paradero en 80 del próximo pasado Abril, habría que acudir a su socorro.

El *Francais*, que irá en busca del intrépido sabio, es una goleta de tres palos, construida en Saint-Malo exprofeso para esta expedición, y posee una máquina auxiliar de 250 caballos de fuerza. Llevará provisiones para dos años, y sus tripulantes se hallarán en disposición de invernar en las aguas polares.

Al frente de la expedición va M. Charcot, llevando de segundo a M. Gerlache, y les acompañan los Sres. Julio Bonnier, de la Sorbona; Carlos Pérez, de la Universidad de Burdeos, naturalista uno y otro; Matha, teniente de navío, y Rey perteneciente también a la Armada francesa, que tomarán parte en los estudios de magnetismo terrestre y electricidad atmosférica, así como en los trabajos hidrográficos.

De lo que a fotografía se refiere quedará encargado M. Reneau; y todos los expedicionarios están dispuestos, cuando hayan explorado aquellas regiones en busca del *Antarctic*, a completar la memorable obra de Dumont d'Urville por lo que respecta a hidrografía, y lo que en este punto hizo M. Gerlache en 1898.

Recorrerán además la tierra de Graham, y si es posible, la de Alejandro M. Gerlache ha declarado, no obstante, que sería científico el aspecto más importante de la importante de la interesante expedición.

Payne y su yate

El Coronel Payne acaba de cruzar el Atlántico en el yate *Aphrodite*, de propiedad del mencionado Coronel. Este viaje lo realiza todos los años en esta época.

En esta última vez, y funcionando sólo tres calderas de las cuatro que posee el yate, salvó en diez días la distancia de Nueva York a Tilbury, con una velocidad media de trece a catorce nudos.

Durante la travesía reinó mal tiempo, alternando la lluvia y la niebla, pero el mar no estuvo nunca tempestuoso.

El *Aphrodite* zarpará pronto de Tilbury con rumbo a Escocia.

POLÍTICA

HORIZONTES DESPEJADOS

El nuevo Gobierno empieza a funcionar sin pretensiones y casi sin objetivo, y no obstante lo hace mejor que el anterior, que vivía con angustia bajo la pesadumbre de su importancia.

No se puede negar que los ministerios de «notables» han fracasado casi siempre de un modo estrepitoso, y el actual, compuesto de personalidades modestas, tiene horizontes más amplios y despejados que su predecesor.

Por lo menos no inspira desconfianza ni recelos, y si no representa una política definida, significa un compás de espera sumamente provechoso para la tranquilidad pública.

Cerradas las Cortes, se puede esperar que durante el interregno los nuevos Ministros aprovechen mejor el tiempo de lo que habría ocurrido a seguir en el poder la famosa y ya enterrada conjunción conservadora.

Han pasado ya a la historia el desajuste, la sinceridad, la revolución desde arriba y el feudalismo constitucional.

Los nuevos gobernantes se proponen mejorar la situación general del país, sin volver la espalda al parlamento; es decir, buscando el apoyo y el concurso de la opinión, y aun cuando no lo logren, siquiera lo pretendan.

Lo que más efecto ha causado en el país, es que ni uno solo de los Ministros del anterior Gobierno ha empalmado en el nuevo. Desde el Presidente hasta el último de los Ministros actuales, no tienen responsabilidades ni compromisos con la desventurada conjunción.

No parece que el actual sea un Gobierno al estilo de los anteriores, y por eso la opinión, prescindiendo de abolengos y significaciones, es más benévola con el ministerio actual que con el precedente.

Y quizá se dé el caso de que sin ampulridades ni retóricas, con pocas promesas y menos compromisos obtengan mejor resultado; porque en España, más que teorías, lo que se necesitan son resoluciones prácticas.

El bajaje reformista de la conjunción conservadora era abrumador, y sus iniciadores se veían ante la dificultad enorme de no poder atender a tanto programa, tanta fórmula, tanta impedimenta como traía.

Ahora los nuevos Ministros se limitan modestamente a no hacer nada que pueda implicar grandes alteraciones en el régimen económico y administrativo, lo que no será obstáculo a que aprovechen el tiempo en realizar aquellas mejoras que sean compatibles con el sosiego y la calma.

La fiebre política ha decrecido, y esto revela que el enfermo está mejor; prueba indudable de que la dirección facultativa es ahora más acertada que antes.

ADMINISTRACIÓN NAVAL

PERMANENCIA EN LOS DESTINOS DE MAR

El Ministro de Marina francés, M. Pelletan, trata de obviar los inconvenientes que ofrece en la práctica el cambio frecuente de que son objeto los oficiales de administración, afectos al servicio de la Escuadra.

Un puerto ha pedido al Ministro, a fin de que pueda estar asegurada la estabilidad necesaria a éste servicio, que los oficiales de que se trata, sean destinados en lo sucesivo a sus respectivos cargos durante un período de dos años, renovables indefinidamente, y que durante dicho período no puedan ser destinados ni aún por elección, para cualquier otro cometido en tierra.

La creación del Cuerpo de administradores de la inspección marítima, ha reducido considerablemente las probabilidades de cambio de oficiales de administración, destinados en los servicios de tierra. Los destinos por elección para algunos destinos de tierra, y los relevos ordenados con arreglo al artículo 44 del decreto de 15 de Junio de 1900, son ya casi los únicos cambios, que, con los embarcos, pueden obtener dichos oficiales.

Entiende el Ministro que estos oficiales no deben ser eliminados de las listas de embarco, ni sustraídos de la facultad de embarcar por elección, en razón, de una parte, al escaso número de destinos; y otra, a la poca frecuencia de los relevos a que puede dar lugar la aplicación del artículo 44 de dicho decreto, establecer para los oficiales de administración afectos al servicio de la Escuadra una reglamentación diferente a la que se aplica a los demás oficiales de dicho Cuerpo que prestan servicio en tierra.

Por lo demás, hay que advertir que la estabilidad, puede ser en gran parte, obtenida por el destino a este servicio de oficiales, que durante cierto tiempo, están a cubierto de todo relevo.—X.

SUCEDIDOS

FUERA DE QUICIO

Los automóviles y las navajas signen haciendo de las suyas, los unos volando en mitad de los caminos, y las otras «vaclando el mondongo» del que se desuclida en cualquier disputa entre la gente *crava*.

La crónica de sucesos tiene casi estereotipados esos acontecimientos, y ya es raro que salga un automóvil con intenciones pacíficas que no choque contra algún obstáculo, ni que una buena chaira permanezca ociosa en los bolsillos de los guapos tabernarios.

Diríase que los automóviles que no salen disparados como saetas sin preocuparse de los obstáculos, y las navajas que no se abren para perforar el cuero de alguien, están *deplacés*, ó como dicen los de la hampa, «de non» en el mundo.

El automóvil es una máquina que reúne todas las condiciones *apetecibles* para estrellarse contra los objetos firmes de las carreteras. En su marcha vertiginosa es ciego y sordo, y no digo mucho, porque tiene su lenguaje especial con su *tef, tef, tef*.

Por su parte, la navaja es un chisme que parece hecho *ad hoc* para el crimen, a pesar de lo cual su uso es perfectamente tolerado, porque no se le considera como arma ofensiva ni defensiva, sino como un instrumento manual de indudable utilidad para infinidad de usos pacíficos.

Ni el automóvil ni la navaja realizan en la esfera de lo práctico «los fines para que han sido creados», porque el primero es incómodo, soberbio y fuera del alcance de la clase media, que es la que por un estilo ó por otro, contribuye más a los progresos humanos; y la segunda no puede utilizarse por la clase baja, que es la más necesitada y numerosa, en otros menesteres que en servir de punal, de fácil adquisición y de rápida aplicación.

Generalmente, los accidentes de que son víctimas los aristócratas se deben a las *demasías* del automóvil, y de cien veces, noventa y nueve, los crímenes que se realizan, tienen por origen el uso *intebido* de la navaja.

Prohibir los automóviles sería considerarla como un *abropeño*, y desterrar la navaja parecería una arbitrariedad. Y sin embargo, es seguro que sin automóviles y sin navajas, la crónica negra apenas tendría *paño* para sus cotidianas informaciones.

Los periódicos traen casi juntos el perenne accidente con su automóvil ó un simpático marqués que se proponía salvar en quince horas la distancia que media entre la capital de la monarquía y la capital donostiarra, y el sangriento suceso ocurrido en un mercado, donde por *tiquis miquis*, ó como se suele decir, por un quitame allá esas pajas, ha pagado el pato, por meterse a redentor, un inteliz menestral.

Ambos acontecimientos, ciertamente sensibles, han venido a interrumpir la monotonía de la crisis ministerial y de las tribulaciones vaticanas; pero demuestran que no se sacan impunemente de quicio las cosas, porque donde menos se piensa sale el conflicto, que es tanto como decir que surge el crimen ó la desgracia imprevista.

Pero como según el proverbio árabe, lo que ha de suceder *está escrito*, huelgan las reflexiones, porque lo inevitable nadie lo puede impedir, y mientras haya automóviles y navajas... *habrá poesía*, dicho sea sin doble intención, porque *¡ay nada más poético y sugestivo que un chauffeur por los aires y un menestral con los intestinos fuera, como una viñuela de cuadro en el ruedo taurino en día de corrida!*

Abel Imart.

El puerto de Alicante.

Ayer tarde verificóse con gran solemnidad la inauguración de las obras de ampliación y reforma del puerto de Alicante, asistiendo las autoridades, prensa y corporaciones.

En la playa de Portiguet, desde donde ha de partir el nuevo muelle que resguardará al puerto de la mar y el viento de Levante, constituyendo al mismo tiempo un amplio antepuerto, levantóse un artístico altar a la Virgen de los Remedios, patrona de Alicante, y el abad de la Colegiata de San Nicolás, en representación del clero, bendijo la primera piedra de la obra, la cual le fué presentada en una bandeja de plata por D. Guillermo Campos, presidente de la Junta de obras del puerto.

El gobernador civil, Sr. Bullón, inauguró los trabajos en nombre de S. M. el Rey, dando vivas a Alfonso XIII y a Alicante, los cuales vivas

ron calurosamente contestados por los asistentes al acto.

En vagonetas arrastradas por una locomotora lleváronse varios bloques de piedra, que fueron arrojados al mar ante los invitados; la multitud que presenciaba el acto aplaudió frenéticamente.

Sirvióse después un exquisito lunch que terminó brindando los gobernadores civil y militar, el presidente de la ciudad Junta, el alcalde, el abad, el diputado Sr. Beltrán y los directores de los partidos de Unión republicana y demócrata, siendo todos ovacionados.

El plano de las obras que han de llevarse a efecto y que ha de convertir al puerto de Alicante en uno de los mejores de España, fué ayer expuesto al público, mereciendo de este unánimes elogios.

Lección provechosa

Las manifestaciones hechas por el señor Romero Robledo ante algunos periodistas acerca de la gestación de la crisis, confirman que su principal causa ha sido el deseo de los conservadores históricos de eliminar al maurismo.

El ilustre y batallador ex-ministro decía ayer que hace más de tres meses, el señor Silvela meditaba su salida del Poder para que el señor Villaverde se encargase de constituir el Gobierno.

Todo cuanto se ha dicho de conjura, es ya muy viejo, y lo que se está viendo es que el presidente del Gobierno anterior está muy satisfecho de la solución que ha obtenido la crisis y muy ministerial del señor Villaverde.

La conjunción conservadora ha sido, pues, *descuajada* con el beneplácito del señor Silvela, pues de otro modo no se explicaría bien esa satisfacción y ese ministerialismo de que hace alarde el todavía jefe del partido gobernante.

Para la unidad política de la Comunidad conservadora era indispensable enmendar el error tremendo de la conjunción, y no había otro que la de la caída de Silvela algo parecida a la de «Sansón con todos sus filisteos».

Con la caída del Gobierno anterior han caído también los compromisos de la conjunción, y cuando pase el período de las responsabilidades políticas y parlamentarias el maurismo volverá a ser una estrella errante en el sistema planetario de la política conservadora.

Todo eso ha ocurrido por querer ir demasiado deprisa, por impacientes y absorciones incompatibles con la realidad de los hechos, que piden menos urgencia en las impetuosidades y más serenidad de juicio en los gobernantes.

Esta crisis puede constituir una lección provechosa para las gentes inquietas que tanto abundan en la política española; porque en ella aprenderán que para realizar ciertas aspiraciones se necesita ante todo el calor de la opinión y que si ésta falta, no basta con una soberbia disfrazada de tenacidad para imponer la ley a todos, como parece pretendía el maurismo en la fracasada conjunción.

Desacreditados ciertos procedimientos de exclusivismo doctrinario, parece que no volverá a darse el caso de la anterior situación, y que volverán las cosas por donde deben ir, a saber, por un respeto profundo a las proscripciones del régimen constitucional que sirva de garantía a la libertad, a la Monarquía y a la Patria.

FUEGO A BORDO

A bordo del vapor español *Juan de Cuaninghan*, que se disponía a zarpar del puerto de La Coruña, declaróse ayer, a las dos de la tarde, un incendio que, por no haberse notado hasta la entrada de la noche, tomó gran incremento.

Para dominar el incendio recurrióse a todos los medios de salvamento, reclamándose las bombas del vapor *Maria Pita* y las del Municipio con los bomberos.

El buque fué remolcado al centro de la bahía, y desde tierra y a bordo se comenzaron con gran actividad los trabajos de salvamento, siendo casi seguro que éstos darían los efectos apetecidos, pues los últimos telegramas de La Coruña así lo hacen esperar, si bien participan que todavía no es posible calcular la importancia del incendio.

Leyes sancionadas

La Mesa del Senado ha sometido hoy a la reglamentación los siguientes proyectos de ley: Aprobando los suplementos de crédito y créditos extraordinarios concedidos durante el interregno parlamentario de 21 de Julio a 16 de Octubre de 1901.

—De concesión de créditos extraordinarios y suplementos de crédito a varias secciones del presupuesto vigente. «Obligaciones de los departamentos ministeriales».

—Sobre concesión de un suplemento de crédito de 850.000 pesetas al presupuesto vigente de Gracia y Justicia.

—Otro crédito extraordinario de 29.839 pesetas para Gobernación.

—Otro de 256.252,50 para ídem.

—Ampliando en 123.994,10 pesetas el concedido en 5 de Enero último para el mismo Ministerio.

—Otro de 100.000 para el Hospital del Cerro del Pimiento.

—Otro de 15.000 para Instrucción pública.

—Proyecto relativo a la exención de derechos de arancel para el material del monumento que va a erigirse en Málaga en memoria de las víctimas del naufragio de la fragata *Gneisenau*.

—Cediendo al Ayuntamiento de la Coruña el terreno ganado al mar, y conocido por el nombre de Puerto Pijojo, situado en el baluarte de San Carlos.

—Incluyendo en la carretera de Petra al puerto de Pollensa la travesía del pueblo de Muro.

MARINOS ILUSTRES

El Teniente general de la Armada

DON GABRIEL DE ARISTIZABAL

1743 a 1805

Con el fin de que las personas que lo deseen puedan enterarse más extensamente de los hechos de este bizarro marino, hemos de advertir que el abogado D. José María de Antequera publicó en un folleto impreso en Madrid en 1854, una muy extensa y bien escrita biografía; y como nosotros no tenemos la extensión que tal trabajo requiere, consignaremos que de ella sólo hemos tomado los datos más precisos, que van a seguir:

Nació en Madrid en 25 de Marzo de 1743. Fueron sus padres D. Nicolás, caballero de Santiago, y doña Rosalía Espinosa.

Ingresó como Guardia-marina en Cádiz a los diez y siete años de edad, sobresaliendo en las matemáticas, y aprendió con perfección los idiomas italiano, inglés y francés.

Hizo sus prácticas navegando cinco años en los navíos *Septentrión*, *Triunfante*, *Princesa* y *Buen Consejo*; estuvo con ellos en las Azores, en Filipinas, y tomó parte en algunos combates contra buques ingleses.

Cuando regresó, había ascendido a Alférez de fragata en 23 de Febrero de 1766, y en Septiembre de 1767, al ascender a Alférez de navío, se le destinó a Cartagena, donde continuó sus estudios, embarcando luego en la fragata *Astrea*, con la que salió para Manila; a su llegada supo el ascenso a Teniente de fragata con fecha 18 de Diciembre de 1763, y en 1770 se le nombró Comandante del Arsenal de Cavite.

Mandó allí las fragatas *San Carlos* y *San José*; hizo un viaje a América por el cabo Bojador, regresando cinco meses después con dos millones de pesos y algunas tropas.

Apresó en Manila una escuadrilla sutil de 38 embarcaciones con 1.500 hombres, y con ella logró batir los piratas y corsarios; desembarcó en Mindoro y derrotó allí a los moros, que se habían atrinchado tierra adentro cuatro leguas; el combate duró doce horas, y les apresó además diez embarcaciones, efectos de valor y 50.000 pesos, que ingresaron en las arcas del Estado.

Ascendió a Teniente de navío en 1774 (año en que murió su señora madre), vino a España con licencia, escribiendo entonces una Memoria sobre el estado de Filipinas y las mejoras que, en su concepto, deberían introducirse.

Destinado al Departamento del Ferrol, ascendió a Capitán de fragata y fué nombrado jefe de un convoy destinado a Panzacola.

En 23 de Mayo de 1778 a Capitán de navío, y cuatro años después, el 1.º de Diciembre de 1782, fué nombrado Brigadier de la Armada.

El 31 de Agosto de 1783 mandó la división naval que debía pasar a Constantinopla a ofrecer al Sultán varios presentes, con motivo del Tratado de paz firmado el año anterior; se componía la división de los navíos *Triunfante* y *San Pascual*; de la fragata *Santa Clotilde* y el bergantín *Infante*, que se dieron a la vela en Cartagena el 24 de Abril de 1784.

Con este motivo se formaron derroteros, se levantaron planos, y los trabajos de esta Memoria sirvieron para la obra *Viaje a Constantinopla*, que fué publicada de orden superior.

La inteligencia y acierto que entonces demostró fué premiada con el ascenso a Jefe de Escuadra en 14 de Junio 1785, pasando con este empleo a la llamada de evoluciones, de D. Juan de Lángara.

En 1.º de Marzo de 1791, nombrado Teniente general, se le dió el mando de una Escuadra que se destinaba a la América Septentrional, saliendo para aquellos mares en 1793, de los que no regresó hasta el año de 1800; esta Escuadra, que al principio era de seis navíos y dos fragatas, llegó a reunir trece navíos, siete fragatas y nueve bergantines, con 1.144 cañones.

Hostilizó la isla de Santo Domingo en la parte sometida a Francia; recorrió varios puntos y llegó a Puerto-Cabello; y entre temporales, enfermedades y contrariedades de todas clases, llegó a perder 1.173 hombres, entre ellos 30 Oficiales, estando atacada de enfermedades la mitad de cada tripulación, a pesar de lo cual no desatendió sus cruceros.

A mediados de Enero de 1794, llevó a cabo el glorioso hecho de la conquista de Fuerte-Delfin y sus fortalezas, sometido a las armas francesas.

Dispuesto el bloqueo de la plaza con tres navíos, una fragata y embarcaciones menores, y atacado por sorpresa el 23 de Enero, se entregó dicha población el 29 por capitulación, apoderándose allí de 38 cañones de 4 y 24 y 36, tres morteros y gran provisión de pólvora.

Suceso fué este que tuvo gran influencia moral, y que el Monarca premió con la llave de Gentil-hombre, lográndose la conquista casi sin derramar sangre, por lo cual fué también mucha la gratitud de los vendidos.

Solicitó después y obtuvo antes de abandonar la isla de Santo Domingo, que pasó al dominio de Francia por la paz de Basilea, la traslación a la Habana de los restos de Colón, para que España los conservara siempre; y cumplido este honroso deber, continuó prestando servicios en la costa de Venezuela, Méjico y la Florida, hasta que regresó a la Península española en 1800, visitando antes algunos puertos extranjeros.

Entre sus muchos servicios figura el haber puesto en salvo más de cien millones de pesos y muchas mercancías con sus es-

coltas y convoyes, conduciéndolos á veces en sus buques.

El socorro á la isla de Santo Domingo con tiempos huracanados, facilitando la salida de las Corporaciones y personal español al cesar nuestra dominación, teniendo que transportar más de cinco mil personas á Cuba, Puerto Rico, la Güaira y Puerto Cabello.

Haber impedido la insurrección de la isla de la Trinidad, y retenido á Fuerte Delfín, hasta que hecha la paz fué devuelto á Francia.

También hizo 30 puestas marítimas, recorrió todos los puertos de América por aquel punto inutilizando á los corsarios enemigos, atendió á las carencias y reparaciones de sus buques y tomó además muchas medidas que merecieron siempre la aprobación del Gobierno.

En los primeros años de su carrera se había cruzado en la Orden de Alcántara y después fué Comendador de la misma Orden.

Por Real decreto de 23 de Mayo de 1802, se le confió la Capitanía general del Departamento de Cádiz, de que no tomó posesión hasta el 15 de Noviembre, porque en este intervalo fué Vocal de la Junta de Generales para examinar el Código naval que el Estado Mayor general había formado, y dió su dictamen.

En la Capitanía general de Cádiz permaneció más de dos años descansando de las fatigas de su larga y trabajosa carrera, hasta que habiendo enfermado gravemente á fines del año 1804, tuvo que resignar el mando, falleciendo en San Fernando (isla de León) el 5 de Junio de 1805, á los sesenta años de edad y cerca de cuarenta y cinco de honrosos y brillantes servicios á la Patria.

Fué el General Aristizabal un modelo de valor, de lealtad y de acrisolada honradez. Dejó grato recuerdo de su paso por la Armada; y así por esto, como por sus altas empresas, puede y debe figurar entre los Generales más ilustres y los marinos más distinguidos, cuyos nombres se registran con legítima gloria, figurando dignamente entre los valientes y entendidos marinos de guerra que tan alta supieron poner la bandera nacional en aquel accidentado período de la Historia Patria.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 23 de Julio de 1903.

LA VUELTA AL MUNDO TELEGRÁFICA

La Compañía del cable comercial del Pacífico acaba de inaugurar su servicio público por un despacho del Herald, que este periódico se ha dirigido á sí mismo, y cuyo telegrama ha dado la vuelta al mundo, por el cable de San Francisco á Manila, que completa el circuito.

El despacho ha recorrido su etapa en catorce minutos.

Otro telegrama dirigido por el Presidente de la República Norteamericana, M. Roosevelt, al Presidente de la Compañía del cable, M. Mackay ha tardado doce minutos en dar la vuelta al mundo, yendo de Este á Oeste, y la contestación de M. Mackay ha invertido sólo nueve minutos en recorrer el circuito inverso, habiendo tenido que pasar por diez y nueve estaciones telegráficas diferentes.

Construcción de un vapor á 13.000 pies sobre el nivel del mar.

Las líneas férreas que atraviesan los Andes en territorio del Perú, notable por lo atrevido de su construcción, especialmente en la vía que va desde el puerto de Mollendo en la costa del Pacífico, hasta Lampa y Puno, en las riberas del lago Titicaca. Este lago, situado á 13.000 pies sobre el nivel del mar, mide 120 millas de largo, y su ancho varía entre 25 y 40 millas. Desde algunos años atrás, se hacía necesario establecer comunicación entre el término del ferrocarril de Puno y el de Chilitaya (Bolivia), en la opuesta orilla del lago, á 100 millas de distancia.

El tráfico se hacía hasta ahora en balsas primitivas compuestas de grandes haces de cañas y provistas de velas de igual materia, que, cuando no hay viento, los indios impulsan utilizando largas varas á manera de remos; más el comercio, que va siempre en aumento, exigía condiciones de transporte más expeditas y económicas, por lo que la Comisión peruana de ferrocarriles decidió flotar un vapor que hiciera la carrera de uno á otro puerto, y encargó la construcción de él en el Clyde.

El vapor es de dos hélices, mide 170 pies de largo por 26 de ancho; porte, 500 toneladas, comodidad para 15 pasajeros de primera clase y 30 de segunda. Teniendo en cuenta el suave de-

olivo del lago, se creyó conveniente que el vapor fuese de muy poco calado, á fin de que pudiera aproximarse á la costa.

El Coya, que así se llama el vapor, no fué botado al agua en el Clyde, sino desarmado y embarcado en Glasgow, con destino á Mollendo. Para facilitar el transporte, se redujo á piezas relativamente pequeñas; mas no fué posible usar el mismo procedimiento con las calderas, debido á la profusión con que se remachan para que resistan la presión del vapor. Las calderas, pues, constituían la parte más considerable de la carga, pues cada una pesaba quince toneladas.

Para desembarcar las piezas del buque en el puerto de Mollendo, se tropezó con grandes dificultades á causa de la mareajada.

Tomando por la seguridad de las calderas, el Ingeniero encargado de la reconstrucción las hizo trasladar en lanchas de Islay, puerto situado á diez millas al Norte de Mollendo. Como extrema precaución, las mandó cerrar herméticamente, á fin de que, dado el caso de accidente, flotaran en el agua y pudieran ser recuperadas. La pérdida de una caldera hubiera retardado en varios meses la conclusión del vapor.

El total de la carga ocupaba veintidós vagones del ferrocarril. Cuando ésta llegó á Puno, se improvisó un astillero sobre el campo de patatas de un indio quechuá.

Por razones que se ignoran, las autoridades del ferrocarril, que residen en Arequipa, no habían preparado nada para el arribo del Ingeniero, y no obstante haber recibido instrucciones para proporcionar hospedaje no encontró ni un simple martillo, y tuvo que valerse de otras viejas que le facilitaron después. El Ingeniero se hallaba sin saber qué partido tomar; enviar á Inglaterra por los instrumentos necesarios equivalía á esperar semanas, y al fin optó por fabricarlos de unos fragmentos de hierro que pudo procurarse. La Dirección del ferrocarril le proporcionó algunos obreros de los que trabajaban en los talleres de Arequipa; los naturales del país, aunque algo indolentes, no carecen de inteligencia, más aquella clase de ciencia les era enteramente desconocida y pasó cierto tiempo antes de que se pusieran en condiciones de prestar ayuda.

Para darse cuenta de los obstáculos con que tendría que luchar el director de la obra baste saber que los 40 obreros empleados por aquella pertenecían á 16 distintas nacionalidades.

Al instalar el astillero de construcción, se cuidó que fuese en sitio conveniente para botar el vapor al lago. Afortunadamente, hay una época del año en que las aguas del lago, bajan, y vuelven á crecer en la estación de las lluvias; debíase, pues, sacar partido de esos movimientos para el lanzamiento del Coya.

La obra del casco se llevó á cabo con prontitud, una vez que los obreros indígenas se pusieron al corriente de su trabajo.

Por regla general, la máquina de un buque no se coloca hasta después de hallarse éste en el agua; pero esta maniobra era impracticable en Puno, por falta de aparatos adecuados. El Ingeniero no podía fabricar un cabria, porque en aquellos parajes no existen árboles bastante altos para proporcionar vigas de las dimensiones que se requiere para este fin. Al cabo venció esta dificultad comprando un mástil de navío en el puerto de Mollendo.

Las calderas tienen 16 pies de longitud y 8 de diámetro, fueron llevadas á brazo 40 metros, desde los vagones hasta el costado del Coya; y allí, suspendidas por la grúa primitiva y colocadas exactamente en el sitio destinado á ellas. A los seis meses de llegar á Puno, el Coya se hallaba en condiciones de ser botado; fueron estos momentos de ansiedad para su constructor, pues aún en los más importantes astilleros no se efectúa sin alguna incertidumbre esta operación.

El ingeniero temía fracasar en la primera prueba, á pesar del excesivo cuidado que había observado para evitar cualquier tropiezo.

El acto dió lugar á grandes festejos en la ciudad del Puno. Cerca de 5.000 indígenas acudieron á presenciarlo. Después de una breve ceremonia religiosa el obispo de Puno bautizó la nave, rociando la proa con agua bendita, y conforme á la costumbre establecida, se rompió allí mismo una botella de champagne. A los pocos instantes, el Coya se deslizó por la tranquila superficie del lago.

La vista del vapor despertó gran asombro entre los indios, muchos de los cuales no conocen el mar, ni habían visto, por consiguiente, embarcaciones á vapor.

El Coya debía marchar á razón de 10 nudos por hora, esto es, hacer viaje de Puno á Chilitaya en diez horas. Su primer capitán fué un peruano, á quien se le enseñó el manejo de los aparatos telegráficos que comunican el puente con el departamento de las máquinas. El ingeniero le acompañaba como mecánico.

Antecedió en la primera salida que, á causa de la rarefacción de la atmósfera, fenómeno que se observa en las grandes alturas, el oxígeno disminuye, lo cual obliga á poner muy poco combustible en las hornillas, ó, de lo contrario, el fuego se ahogaba. Esto requería un trabajo continuado, que resultaba en extremo fatigoso. Mas el buque estaba preparado también para marchar á petróleo, y éste dió muy buenos resultados.

El ingeniero, en la descripción de sus viajes por el lago Titicaca, dice: «El aire es excesiva-

mente diáfano; las nubes se deslizan á varios miles de pies bajo nosotros, y los latidos del émbolo se oyen clara y distintamente, debido á la rarefacción del ambiente.»

Sufrió el ingeniero las consecuencias de tener que trabajar á tanta elevación. La sangre le aluía á la cabeza y los ojos querían salir de sus órbitas, causándole grandes dolores; estuvo también atacado de otras enfermedades endémicas y de soroché, el mal reinante. Figuró un estado de continuo mareo y de casi asfixia, con atroces dolores de cabeza, y comprenderéis lo penoso de esa enfermedad.

Según las cláusulas del contrato, el Coya debía ser entregado listo para navegar á los doce meses de firmado el documento, y esto se cumplió con dos días de anticipación.

La construcción de un vapor de las dimensiones del Coya, en un paraje tan aislado como las riberas del lago Titicaca, es un verdadero triunfo de la ingeniería. Sólo pensando en los obstáculos insuperables á que hizo frente su constructor, la falta de obreros preparados y la ausencia de todos aquellos recursos de que están provistos los astilleros modernos, entonces es como uno puede darse cuenta de la magnitud de esa obra.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Lisboa 21. Han llegado á este puerto los buques americanos Brooklyn, San Francisco, Machias y Chicago, al mando del Almirante Cotton.

Los buques americanos acompañan en sus salvas de duelo á los portugueses. Las fiestas preparadas en honor de los marinos americanos no empezarán hasta que transcurran los tres días de luto.

Lisboa 21. Las campanas de los templos doblan funebremente, y en los buques y fuertes hace salvas la artillería.

Se han dispuesto rogativas por el descanso de León XIII y la felicidad del nuevo Pontífice. Durante tres días no habrá espectáculos públicos.

El rey muy impresionado ha dispuesto que la Corte vista de luto 30 días. Muchos habitantes visten también de negro.

Londres 21. La Cámara de los Comunes ha adoptado en tercera lectura, por 317 votos contra 20, el bill relativo á los terrenos de Irlanda.

Paris 21. Ochenta y seis diputados y senadores franceses que se dirigen á Londres para asistir á la conferencia de arbitraje franco-ingles, han salido de esta capital á las treinta y cinco en tren especial.

Kingslon 21. Han llegado á este puerto el Rey y la Reina de Inglaterra.

Dublin 21. En la tarde de hoy han entrado solemnemente en esta capital el rey y la Reina de Inglaterra.

El vecindario les ha hecho un entusiasta recibimiento.

Budapesth 21. Se han declarado en huelga 1.400 obreros de los talleres de maquinaria de los ferrocarriles del Estado austro-húngaro, situados en Anima.

Hasta ahora la huelga no presenta caracteres alarmantes.

Nueva York 22. Después de tres días de combate ha caído en poder de las tropas del Gobierno venezolano la ciudad de Bolívar.

Pasan de mil los muertos de una y otra parte.

Tanger 22. Según cartas de Fez de fecha 19 del actual, el Sultán marchará á Tazza esta semana.

Sofia 22. Es absolutamente falso el rumor circulado con manifiesta mala intención, de que el Príncipe Fernando de Bulgaria haya salido de esta capital á causa del descontento popular.

Londres 22. The Morning Post, dice hoy que la elevación á la Presidencia del Consejo de Ministros del Sr. Villaverde es un suceso muy favorable para España, porque es el único hombre que desde la guerra personifica una política seria de reformas fiscales.

Paris 22. Ha fallecido ayer en Bruselas el célebre ingeniero militar General Briamant.

Londres 22. El Sr. Ohslow, Subsecretario de Colonias, se ha encargado de la cartera de Agricultura, sustituyéndole en el cargo que deja el Sr. Malbrough.

EL VAPOR "CATALUÑA"

A las cinco de la tarde fondeó ayer en Puntas, el trasatlántico Cataluña.

Se esperaba que llegase en este baco el ayudante de cocina que durante la travesía mató al mayoridomo, y con este motivo se reunieron en el muelle numerosas personas, que comentaban lo ocurrido y se ocupaban de los antecedentes del infueteo y del agresor.

Este no ha venido en el Cataluña; cometió el delito en aguas jurisdiccionales de Montevideo, fué desembarcado en dicha capital porque corresponde juzgario á aquéllos tribunales.

El mayordomo se llamaba D. Alejandro Bonnaire y era vecino de Cádiz, donde reside su familia, y el autor de su muerte es un joven de diez y ocho años.

El crimen se cometió el día de San Juan por la mañana: el Sr. Bonnaire recibió una puñalada en la cara, que llegando al cuello interesó la carótida; falleció el herido á los cinco minutos.

El suceso produjo á bordo la impresión que es de suponer. Por orden del capitán D. Basilio Munaris, fué metido en barra el agresor, y al llegar á puerto se le entregó á las autoridades.

Acerca de los móviles del crimen, hemos escuchado diversas versiones, coincidiendo varias de ellas en que había habido anteriores represiones del mayordomo al ayudante de cocina.

El Cataluña no continuará viaje por ahora. Para Génova saldrá el P. de Salvaterra, que es el que zarpará de Cádiz el 7 de Agosto para la Argentina, mandado por D. Antonio Roldós.

REGATAS EN VILLAGARCÍA

El Club de la Sociedad Centro Recreativo, de Villagarcía, ha dirigido una comunicación al Club de Vigo pidiéndole que el día 18 del próximo Agosto se verifique en aquel puerto la segunda regata para disputar la Copa de plata concedida por S. M. el Rey á dicha Sociedad, y que el año anterior ganó la cañoa Argos, tripulada por socios del Club vigués.

El Presidente de la Sección naval del citado Centro invita á los vencedores del año pasado á que concurren también este año á sostener el depósito de premio tan honroso, ó en otro caso, hacer entrega de él con la debida oportunidad, para que puedan disputarlo los demás Clubs que al efecto habrán de invitarse.

Parece que en este asunto ha habido una mala interpretación, pues se creía que la regata debía realizarse en Vigo, y ahora, según dice la Sociedad de Villagarcía, propietaria de la Copa, las bases estipulan que se corran en aquel puerto.

Si el Club de Vigo concurre á dicha regata, que todavía está pendiente de resolución definitiva, no irá el bote Argos, sino el recientemente adquirido por los Sres. Curbera.

CUENTO

LA VIRGEN DE LA SONRISA

Conozco una selva tapizada de musgo é iluminada por el sol en verano, visitada solamente por los soñadores y poetas.

Una Virgen la protege y la ilumina á su vez con su alegre sonrisa de bondad.

Cuando se camina por la umbría alameda, no se la divisa.

Colocada entre dos grandes álamos, se oculta á las miradas, dejando enteramente libre la dilatada perspectiva del camino, coronada por los estendidos brazos de los corpulentos árboles, inspiradores primitivos de los primeros góticos.

Solamente las verdosas ramas saliendo de entre los troncos, cortan la lejana claridad y parecen que miran con curiosidad el camino por encima de los taludes.

Cuando llega cerca de la Virgen el caminante queda asombrado y encantado por la atractiva actitud de sus brazos abiertos y se detiene conmovido con una plegaria en el alma, pues la poesía de estas cosas habla los grandes árboles.

A una leyenda ha dado origen esta imagen de la Virgen, leyenda que no me fué contada por los habitantes del país, pues ninguno ha presenciado el suceso, sino por las amistosas voces del bosque que me conocen y á menudo me han cantado sus secretas armonías.

Sucedió, pues, un día—hermoso día, con el cielo azul y el sol radiante—que una buena mujer pasaba por allá.

Venía de un pueblo muy lejano. Sus zapatos estaban blancos del polvo recogido en las largas carreteras que había recorrido y la dulce caricia del musgo del bosque no lograba quitarlo.

Llevaba un rorro que lloraba fuertemente, por una de esas tristezas inexplicables que acometen algunas veces á los niños pequeños.

Su madre había intentado consolarlo pro-

metiéndole cosas y más cosas; pero el niño no se consolaba. Tal vez encontraba el camino demasiado largo.

Al pasar por delante de la Virgen se detuvo, según costumbre, pues todo el mundo se detiene delante de las visiones celestes.

Se reconcentró. Una oración de súplica acudió á su mente; oración ardiente y sincera; y de repente tomando el niño cuyo llanto le entristecía: —¡Oh madre!—dijo presentándole á la Virgen—¡tú que consuelas á los afligidos, consuela á éste!

En seguida ¡oh milagro! he ahí que la Virgen se mueve.

Tiene los brazos y, tomando al niño, lo atrae suavemente á ella.

Inclina hacia él su cabeza hermosa y con una sonrisa de inefable ternura, deposita un prolongado beso en sus rubios cabellos...

El chiquitín ya no llora... Asombrado al principio, familiarizado después, acaricia con sus rosadas manecitas el blanco rostro de la Virgen.

La madre, extasiada, continúa rezando y mientras reza se espesce viva claridad alrededor de la Virgen.

Profundo estremecimiento conmueve todo el bosque y de una voz celeste, dulce como debía serlo la de María cuando adornaba al Niño Jesús, canta, próxima y lejana á la vez, penetrante y envolvente: —Yo soy la Virgen de la Sonrisa, de la sonrisa maternal que consuela á los chiquitines...

Todo está mudo en el bosque. Las lejanas voces que salen del profundo silencio de los bosques han cesado de cantar.

Los pajaritos que piaban en lo alto, han venido á posarse en las ramas, alrededor de la Virgen.

Algunas ciervas que pasaban juntas con sus cervatillos, se detienen y miran.

El mismo sol á través de las hojas, contempla la escena y las ilumina con sus rayos acariciadores.

Pero el niño se ha dormido. La Virgen lo devuelve á la madre, y su sonrisa parece decir: —¡Vé! Ya está consolado...

La madre se aleja, dichosa, habiendo aprendido á sonreír al niño cuando esté triste.

Hé aquí por qué en el país llaman á la buena Virgen de la selva «Nuestra Señora de la Sonrisa».

La visito á menudo durante mis solitarios paseos á través de los bosques.

Es una peregrinación que efectúa con gusto siempre que mi fantasía me conduce bajo las benditas arboledas que cobijan á la Virgen con su piadosa sombra.

Una tarde á la hora del crepúsculo, me paseaba solo y apenado por aquellas soledades, hollando las hojas caídas, muertas glorias del pasado verano, me dirigí hacia la Virgen de la Sonrisa.

Detrás de ella, en el claro del bosque, el sol poniente engarzaba sus rubies en las más altas ramas.

Permanecí, concentrado, en la gran sombra que proyectaba la Virgen en el sombrío musgo de la alameda.

Me tendía sus brazos como de costumbre y la delicada sonrisa de su cara inclinada me parecía invitarme á la confesión de mi pena.

Y he ahí que de repente—¡era una ilusión ó la oración de la noche que se elevaba hasta las ramas!—me parecía oír una voz que decía: —Ven, yo soy la Virgen de la Sonrisa, de la Sonrisa maternal que consuela á los niños....

Emilio Jemaux.

DESDE BARCELONA

Barcelona 21 (2,55 L)

A consecuencia de una riña suscitada en el mercado de la Boquería entre dos basureros, se ha producido una gran alarma.

Hubo con tal motivo correrías y sustos, y algunas tiendas se cerraron.

Resultó afortunadamente herido un basurero. Acusados de eoacción violenta han sido detenidos tres huelguistas vaqueros, siendo puestos á disposición del Juzgado.

Con motivo de la muerte del Papa, ondea la bandera á media asta en las Casas Consistoriales. Esta tarde ha llegado de Palantorderas el cardenal Casañas.

67 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

UN ODIO Á BORDO

POR M. G. DE LA LANDELLE

mandante una solicitud en forma oficial. Súpolo Fargeolles; Fargeolles, cuyo odio había adquirido proporciones monstruosas, y no quería separarse de su enemigo.

—Hace dos meses, se dijo, me habría rogado su ausencia, porque la tenencia debía recaer en mí derecho; pero hoy no se trata ya de eso; yo le aborrezco, y es preciso que continúe á bordo.

Fargeolles hizo circular entre la tripulación el rumor del próximo desembarco de Julio Kenaud, ante el cual se presentó poco después el gaviero Gaussard. El honrado marino quitóse su sombrero, volvió á encasquetárselo, y por último cruzó los brazos sobre el pecho con cierto aire de estupefacción.

—¡Ah diablo! Teniente, dijo con voz lenta y alterada: ¿uego ya no hay un buen Dios? ¡No! ¡no lo hay si! lo que dice es cierto! ¡Refieren que vais á abandonar! ¡Mr. Labranche se ha ido al otro mundo y vos

nos dejáis también!... ¡Todo cuanto hay de bueno á bordo nos abandonará! ¡Nos dejan ir á un largo, como un cuerpo muerto. ¡No somos nada nosotros, que nos dejaríamos picar hasta el último por nuestro teniente! ¡Si vos desembarcáis, todos nos desertamos! Prefiero esto. Más vale ser fusilado de una vez, y que todo esto termine. ¿Nada decis teniente? Ya veo que Papillón no ha mentido. Pues bien; contad como cosa cierta que habréis sido vos el autor de nuestra desdicha. La tripulación me ha encargado que os lo diga. ¡El día en que vuestro equipaje salga de á bordo, el diablo nos echará lo garra; porque ya veis que el diablo ó Mr. Fargeolles son una misma cosa, en verdad!

Papillón lloraba á lágrima viva á algunos pasos de ambos interlocutores.

Los marineros observaban desde lejos el efecto que producía en Julio la elocuencia de su embajador; y el teniente veí, profundamente conmovido, la ansiedad retratada en aquellos rostros varoniles.

—Aún no hay nada hecho; dejadme, Gaussard, respondió.

—Os dejo, teniente, repuso el gaviero; pero si amais á vuestra madre ó á vuestra prometida, pensad que vais á sacrificar á doscientos hombres abandonando la corbeta.

—Seré yo el que se sacrifique, murmuró el oficial.

Cuando el viejo gaviero del bauprés se

alejó, una lágrima de gratitud brillaba en sus ojos. Dos minutos después un murmullo de júbilo hacía estremecer los pasavantes de la Severe.

—Papillón, dijo Julio.

El paje se aproximó sonriendo al par que se enjugaba la última lágrima con la manga de la camisa.

—¿Lo has oído todo?

—Todo, mi capitán.

—Vas á ir á casa de Mr. de la Riziere.

—Sí, capitán.

—Y le dirás que retire mi solicitud de desembarco entregada al gobernador. Te preguntará el por qué; ¿sabes lo que debes contestarle?

—Seguramente; le diré que ha sido Gaussard, yo, la tripulación entera...

—Está bien; la lancha desatraca; vete en ella y vuelve pronto.

—¡Pobres muchachos! pensé Julio suspirando; si supieran lo que padezco, tal vez se resignarían... ¡Pero tengamos valor. Empero no se pasó el día sin que Fargeolles encontrara ocasión de herir diez veces á su antiguo colega.

Papillon regresó á bordo á las seis de la tarde orgulloso del mensaje de que era portador. Al entregar á su amo una carta de Antonina, díjole al oído.

—Me han hecho ofrecer que nunca hablaría de esto; yo seré discreto, capitán; nada temais.

que rompió la nena con cierta emoción y leyó lo siguiente:

«Hay circunstancias en que la intención justifica las acciones más inconvenientes. Hago mal en escribiros, caballero; pero quiero salvarlos del abismo en que os precipitáis ciegamente. En nombre de los sentimientos que decís abrigais hacia mí, os conjuro á que desembarquéis, pues me estremezco al pensar que una magnanimidad exagerada pueda reteneros á bordo de la Severe. Vuestro sacrificio además sería inútil. En vez de paralizar vuestra solicitud, mi padre apresurará su despacho; yo lo he determinado así. Yo misma hablaré á la hija del gobernador, que es una de mis amigas. Sé que la corbeta debe hacerse á la vela mañana; estad dispuesto á abandonarla. Mi padre os llevará la orden á última hora. ¡Obedeced, Julio! os lo repito en nombre de nuestro... (al llegar aquí estaba borrada la palabra), en nombre de Dios, á quien he rogado por vos.

«ANTONINA.»

Este billete, escrito precipitadamente y con mano trémula, quebrantó la resolución de Julio. Sin embargo, no se atrevió á mandar á Papillón que hiciese sus baules; encerróse en su camarote, y los dispuso por sí mismo.

Cuando volvió á la cubierta, estaba aún indeciso, pero dispuesto á todo.

En aquel momento dieron las diez de la noche.

Fargeolles llegó de tierra y entregó al comandante un pliego que le remitía el gobernador. Era la orden para aparejar al amanecer.

Julio recibió la de tomar inmediatamente las disposiciones necesarias.

Aún cuando Fargeolles había sentido vivamente la pérdida de la tenencia, se había propuesto aparentar, en presencia la señora de la señora de la Riziere, que se alegraba de aquel incidente que le privaba de las funciones de segundo.

—Si Renaud llegase á desembarcar, decía, sería grande mi desesperación, porque todo el trabajo recaería sobre mí.

El contador confirmó estas palabras, pues Fargeolles, valiéndose de algunas palabras oportunas, había vuelto á colocarlo bajo su dependencia, y frecuentemente bajaban juntos á tierra.

—Mirad, señora, decía sencillamente el contador, un teniente es el alma de á bordo, y no puede salir de él sin que todo el mundo esté durmiendo. Por lo tanto, ha de permanecer siempre en el buque, como un perro atado á su cadena.

La señora de la Riziere temía de tal manera que se efuertes el desembarco de Julio Renaud, que se apresuró á noticiar á Fargeolles todo lo que sucedía, tan luego como supo los proyectos del joven oficial y el abandono de ellos, reprobado por el

Muerte del Papa

Roma 21.

El cardenal Rampolla, después de haber comunicado ayer oficialmente la muerte del Papa se preparaba a salir del Vaticano...

Esta mañana se reunieron los cardenales en la sala del Consistorio, comenzando en sus habitaciones, a lo que aquél accedió.

La plaza de este nombre continúa, como anoche, ocupada por fuerzas del Ejército.

Exceden de 4.000 los desechos de pésame que se han recibido hasta ahora en el Vaticano.

Roma 21 (Recibido el 22).

La reunión previa de los cardenales ha terminado a las diez y media de la tarde.

El Sacro Colegio recibirá a las cuatro al Cuerpo diplomático.

El periódico La Tribuna acoge, bajo toda clase de reservas el rumor de que por acuerdo de los cardenales Oreglia y Rampolla es posible que se modifique por completo la forma en que hasta ahora se han verificado los Concilios.

Roma 21 (Recibido el 22).

Al decir el periódico La Tribuna esta noche abrirá el cardenal Carmalengo el testamento del Papa.

Añade el citado diario que en la reunión de los cardenales de esta mañana que el anillo del Pescador y los cuadernos de bulas han sido rotos.

Según otro periódico, el cardenal Oreglia ha descubierto algunos actos poco delicados cometidos durante los últimos momentos del Papa en la misma cámara que ocupa el Pontífice, agregando que el Carmalengo ha tomado medidas severísimas para el castigo de los culpables.

Roma 21 (recibido el 22).

Las congregaciones cardenales han elegido monseñor Merry del Val, Secretario de la Sagrada Congregación Consistorial.

Roma 21 (recibido el 22).

A las cinco de la tarde, y con las formalidades que la etiqueta pontificia exige, han verificado el doctor Laponi y cuatro médicos más del Vaticano el embalsamamiento de León XIII.

La operación, que ha sido complicada y minuciosa, ha ocupado algunas horas a los doctores.

Terminada aquélla, el Papa fué revestido de los hábitos sacerdotales y depositado su cuerpo sobre el lecho fúnebre.

León XIII parece que duerme tranquilamente. Mañana por la tarde será trasladado su cadáver a la Basílica del Vaticano, donde estará expuesto dos días.

Roma 21 (Recibido el 22).

En la Sala Consistorial han recibido esta tarde los cardenales a la hora señalada a los embajadores de Francia, España, Austria y Portugal, quienes han expresado el sentimiento que la muerte del Papa ha producido a sus respectivos jefes de Estado.

Han llegado representaciones de todos los institutos católicos del mundo.

Roma 21 (11 n.).

Veintiocho cardenales asistieron a la reunión de esta mañana.

Sobre sus deliberaciones se guarda la más absoluta reserva.

La ciudad de Roma continúa tranquila, pero el cierre de las tiendas la da un aspecto triste.

Han comenzado los trabajos en la capilla del Sacramento de la Basílica del Vaticano para exponer en ella el cadáver de León XIII.

El cuerpo diplomático se ha inscrito en las listas del Vaticano.

Es muy comentado el hecho de que el cardenal Rampolla a instancias del cardenal Carmalengo continúe ocupando sus habitaciones en el Vaticano.

La candidatura del cardenal Di Prieto para el Solio Pontificio, gana mucho terreno.

Roma 22 (12,30 m.).

El director del Museo Pontificio ha sacado la mascarilla de León XIII.

El Observador Romano publica los telegramas de pésame que han dirigido al Sacro Colegio el Rey de España y su Ministro de Estado.

EN MADRID

Tan pronto como D. Alfonso XIII tuvo noticia del triste desenlace, quiso ir en persona a dar el pésame en nombre propio y en el de la real familia al representante de Su Santidad, a cuyo efecto pidió un coche, y acompañado del Sr. Loriga y del general Pacheco, se dirigió a la Nunciatura, donde fué recibido por Monseñor Rinaldi, que agradeció vivamente el acto del joven Monarca.

Por la madrugada de Plácido fueron expedidos anteañoche a Roma sendos telegramas de pésame, en nombre del Rey, de la Reina y de toda la Real familia.

El conde de San Bernardo telegrafió al señor Gutiérrez Agüera para que hiciese presente a Monseñor Rampolla los sentimientos de duelo del Gobierno español.

Momentos después que el Rey estuvieron en la Nunciatura el Presidente del Consejo, el conde de San Bernardo y los demás ministros.

Asegúrase que el Ministro de Gracia y Justicia adoptará alguna disposición, recomendando que en las parroquias de toda España se eleven preeos al Altísimo para que dé el mayor acierto al Concilio de cardenales en la elección del sucesor de León XIII.

El Gobierno acordó ayer suspender los espectáculos públicos y la iluminación que se preparaba para anoche por el cumpleaños de Su Majestad la Reina madre.

Disposiciones de Guerra

Las últimas disposiciones del general Linares que aparecieron ayer en el Diario Oficial de Guerra, son las siguientes:

Real decreto de 18 del actual, en el que se dispone que el turno de amortización de vacantes en el Estado Mayor general, mientras exista excedente, sea de una vacante por cada dos, que se darán al ascenso en vez de una a cada turno, como sucede hoy.

Otro decreto de igual fecha modificando los artículos 3.º y 4.º del reglamento de ascensos en tiempo de paz.

Según la nueva redacción de dichos artículos, todas las bajas definitivas que ocurran en la oficialidad producirán vacante, entendiéndose por tales vacantes las ocasionadas por defunción, retiro, ascenso, licencia absoluta, separación del servicio y pase a supernumerario sin sueldo, destino civil o al cargo de diputado ó senador por elección. Estas últimas situaciones darán ocasión a contravacantes al cesar en ellas los interesados.

A la amortización del excedente se destinará el 25 por 100 de las vacantes; en caso de guerra se cubrirán las que haya en los ascensos por mérito, en primer término, y si al terminarse la campaña hubiera excedente, se destinará el 50 por 100 de las vacantes a la amortización.

Real orden, también fecha 18, resolviendo el llamado pleito de dos cruces, de que varias veces hemos ocupado.

Por ella se dispone que a la Real orden de 22 de Enero de 1901 (dictada por el mismo general Linares, y que fué la que originó la contestación) no se le dé efecto retroactivo, aplicándose sólo a las cruces concedidas con posterioridad a la indicada fecha.

DESDE BILBAO

Julio 21.

En la Comandancia de Marina de Bilbao se celebraron ayer exámenes para fogoneros habilitados de buques con máquinas menores de 40 caballos de fuerza.

Fueron aprobados los aspirantes D. Juan Santiago Seijo, D. Olegario Juan José Reyes, D. Daniel Leguina, D. Pedro Larriaga y don Pedro Elorza.

Ha sido pasaporte para el Ferrol con objeto de embarcar en el Carlos V, el Guardiamarina D. Juan Antonio del Rivero Coca, del cupo de Bilbao.

En las oficinas de la Comandancia de Marina se ha recibido el pase a la segunda reserva y la autorización para navegar en buques mercantes, expedido a favor del soldado de Infantería de Marina, Florentino Ibarra.

En el mismo centro oficial se ha recibido un oficio del cónsul inglés en Bilbao, en el que participa que el Departamento de Comercio de aquella nación ha concedido varios presentes al capitán, piloto y cinco tripulantes del vapor español Santandrea, por servicios prestados en el salvamento de los naufragos del quecho Pandora, de Leigh, el día 10 de Octubre próximo pasado.

Dichos presentes fueron entregados en Liverpool a todos menos a los marinos José Cinto y Manuel Fernández, los cuales debían presentarse en la Comandancia de esta villa.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

Movimiento marítimo.

Venecia 22.

Procedente de la Habana ha llegado a este puerto el vapor de la Compañía Trasatlántica Montserrat.

París 22.

Ayer zarpó del puerto de Cete un vapor empavesado con los colores franceses y españoles con 300 turistas que se dirigen a Valencia para asistir a la fiesta de aquella hermosa ciudad española.

Entre los pasajeros figuran la banda de música del segundo regimiento de ingenieros de Montpellier.

Temores de huelga.

Lisboa 22.

Las noticias recibidas de Porto presentan la cuestión obrera como muy lejos de hallarse resuelta. Témesse la reproducción de la huelga, con carácter general; la policía ha recogido numerosos ejemplares de una alocución obrera, y las fuerzas del ejército han vuelto a custodiar las fábricas y a establecer retenes en las calles.

Sin embargo, las fábricas continúan funcionando, a pesar de los anuncios que en contrario habían circulado.

La guerra en Marruecos.

Londres 22.

The Times publica un telegrama de Tánger diciendo que las tropas imperiales quemaron ayer a diez kilómetros de Tánger una población rebelde, cuyos habitantes tuvieron que huir para no perecer entre las llamas.

La candidatura de Gotti triunfante. Viena 22.

Comunica de Roma a la Nueva Prensa Libre, que en la actualidad se calculan en 35 los cardenales partidarios de la candidatura de Gotti, y en 19 los partidarios de Vannutelli.

Honores póstumos.

Roma 22.

El cuerpo del Papa revestido de soana blanca, ha sido colocado en el salón del trono, debajo de un dosel y con cirios encendidos en los cuatro ángulos.

Los guardias nobles hacen el servicio de honor.

El cuerpo diplomático acreditado cerca de la Santa Sede, la nobleza y altos dignatarios de la Corte Pontificia, visitarán hoy el cadáver.

Anoche, a las once y media, una urna conteniendo las vísceras del Papa, fué trasladada por Marzolini y Angeli a la iglesia de los Santos Vicente y Anastasio y depositada en la capilla de encima de dicho templo.

La urna será encerrada hoy en el muro de la derecha del altar mayor.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Proyectos pendientes.

Como ocurre siempre que se suspenden las sesiones de Cortes, resulta ahora que la mayoría de los proyectos que han quedado pendientes de aprobación, son los que ofrecen algún interés a los institutos militares.

Véase sino los proyectos que quedan pendientes en el Congreso:

Modificando el de reclutamiento y reemplazo del Ejército en lo relativo al cupo de Baleares y Canarias.

Disponiendo que entienda en los expedientes de retiros y pensiones de los individuos del Ejército y Armada y sus familias el Consejo Supremo de Guerra y Marina.

Haciendo extensivo a los ascensos en todos los Cuerpos de la Arma la el apartado 4.º del art. 8.º de la ley constitutiva del Ejército.

Descanso dominical.

Bases para la reforma de la ley de reclutamiento y reemplazo del Ejército.

Ferrocarriles secundarios.

Estimulando el establecimiento de granjas agrícolas particulares.

Fuerzas del Ejército permanente para el año de 1903.

Fuerzas navales para 1903.

Prohibiendo la importación, fabricación y ventas de la sacarina.

Canales y pantanos.

Confirmando el derecho a pensión de las familias pobres de los reservistas del reemplazo de 1891 fallecidos en Cuba.

Bases para la reforma de las leyes sobre administración local.

Los republicanos.

En una reunión que a última hora de la tarde de ayer celebraron en el Congreso los diputados republicanos presididos por el Sr. Salmerón, se acordó, entre otros asuntos, dirigir un Manifiesto al país, especialmente a los reclutas, protestando enérgicamente de que el Gobierno haya infringido la Constitución, cerrando las Cortes sin que éstas hayan aprobado el proyecto

de ley, fijando las fuerzas permanentes de mar y tierra.

Parece que en dicho documento se indicará a los reclutas que están dispensados de presentarse a filas, cuando el Gobierno les llame a ellas.

La extraordinaria gravedad que encierra este acuerdo nos hace creer que no se llevará a la práctica.

Actas presentadas.

En el Congreso han quedado presentadas las siguientes actas: por el marqués de Lema, la de Tineo; por el Conde de Romanones, la de Cartagena (cuarto lugar), y por el Sr. Vallés y Ribot, la de Bisbal.

También han presentado: el Sr. González Rothwos, la de Salas de los Infantes; el señor Gómez Arroyo, la de Infesto, y el señor Usera, la de Berja.

De los que han obtenido actas en elecciones parciales recientemente verificadas han presentado credenciales: el Sr. Travesedo por Carbalino; el Sr. González Conce, por Yecla, y el Sr. Ballesteros (D. Francisco), por Orihuela.

Firma del Rey.

Esta mañana firmó S. M. los siguientes decretos:

Marina.—Disponiendo cese en el cargo de Comandante de la provincia marítima de Valencia el Contralmirante D. Joaquín Lazaga.

Ascendiendo en vacantes reglamentarias a Capitán de navío, por pase a la reserva del Vicealmirante Martínez Espinosa, al Capitán de fragata D. Angel López a Capitán de fragata, al Teniente de navío de primera D. Guillermo de Avila, y disponiendo que entre en número D. José Sánchez Corbacho.

Ascendiendo por pase a supernumerario del Comisario de Marina, D. Francisco López del Castillo, a los Contadores de navío de primera, D. Adriano Cellier y don Fernando Moguer, y a los Contadores don Mariano de Murcia y D. Alvaro Videgain.

Idem a Contadores de fragata, a los alumnos examinados y aprobados señores Muñoz Delgado Montero y Montero, Rodríguez y Alonso, Arrabal, Tisear, Hurtado, Egidio, Fernández Ross, González Camoyano, Vicente Freautz y Rivera Pardillo.

Guerra.—Nombrando directores de los Parques de Artillería de Valencia y Mahón, a los Coroneles D. Ramón García y don Leopoldo Garrido.

A última hora nos dicen que S. M. el Rey ha firmado varios decretos relativos al alto personal de Marina, disponiendo el cese del Vicealmirante Cámara en el cuarto militar de S. M., y nombrando para dicho puesto al Capitán de navío de primera clase D. Leopoldo Boado.

En el Ministerio de Marina.

Durante la mañana de hoy apenas si ha podido hacer otra cosa el Sr. Cobián que dedicarse a recibir a las numerosas representaciones que han ido a felicitarle por su elevación al Ministerio de Marina.

Entre las numerosas felicitaciones que hoy ha recibido el Sr. Cobián, figuran la del Almirante de la Armada, Vicealmirante Cervera, las de los generales que tienen destino en el Ministerio y otras muchas de marinos y de representantes del elemento civil.

También ha saludado esta mañana al señor Cobián, una Comisión del Tribunal Supremo.

Los Capitanes generales de los Departamentos y el Comandante general de la Escuadra, han contestado a los telegramas en que se les notificaba la toma de posesión del nuevo Ministro felicitando a éste muy expresivamente en su nombre y en el de los jefes y oficiales a sus órdenes.

El Arsenal de la Carraca.

Hoy se han recibido en Madrid varios telegramas en los que se pinta con muy negros colores la situación porque atraviesan las infelices familias de los obreros del Arsenal que en los quince días que éstos llevan de paro, han visto desaparecer todos sus ahorros y se ven, por tanto, hoy en la mayor miseria.

S. M. el Rey ha recibido uno de esos telegramas y en él, después de exponer la situación tristísima de los obreros y de sus familias, se le ruega con el mayor encarecimiento, que interese al Gobierno la concesión del crédito que se pidió a las Cortes para que puedan reanudar los trabajos en el Arsenal de la Carraca.

La comisión de San Fernando que tan insistentemente viene gestionando la reapertura del Arsenal, presidida por el señor Auñón, visitó esta mañana al Ministro de Marina para rogarle que se active cuanto sea posible la concesión del crédito mencionado, saliendo muy bien impresionada de su entrevista con el Sr. Cobián, pues éste manifestó a los comisionados que tiene gran confianza en que se le conceda el crédito aludido, por estar ya de acuerdo en lo que a éste respecta, con el Ministro de Hacienda y esperar tan sólo para llevar este asunto al Consejo de Ministros a que el Congreso remita el expediente que se le envió, relacionado con esta misma cuestión.

Buena prueba de que el Ministro no deja este asunto de la mano, es que anoche estuvo conferenciando acerca del mismo con el Subsecretario por espacio de dos horas, habiéndose también en esta entrevista de los recursos que son necesarios para la Escuadra.

La Comisión de San Fernando, desde el ministerio se dirigió a la Presidencia del Consejo; pero el Sr. Villaverde; que en aquel momento estaba muy ocupado, no pudo recibirla, por lo que la citó para las cuatro y media de la tarde.

Esta tarde fué recibida por el Sr. Villaverde la Comisión de San Fernando.

El Jefe del Gobierno manifestó a los comisionados, que tan pronto como los Ministros de Marina y de Hacienda lleguen a un acuerdo, en lo relativo a la concesión de los créditos para Marina, se celebrará Consejo de Ministros, para la definitiva resolución de este asunto.

Los comisionados parece que han encontrado al Sr. Villaverde muy propicio a la concesión de los mencionados créditos.

El personal de Marina.

Ni en el Ministerio, ni en los departamentos, habrá cambio alguno de personal con motivo de la entrada del Sr. Cobián.

El Subsecretario D. José de la Puente trató de presentar su dimisión verbalmente, pero el Ministro, sin dejarlo terminar, le manifestó que su deseo es que todo el personal continúe en sus cargos, no pudiendo, por lo tanto, acceder a sus deseos.

Los ayudantes del anterior Ministro seguirán siéndolo también del Sr. Cobián.

La dimisión de Portago

Esta tarde han conferenciado los señores Villaverde y marqués de Portago acerca de la realización del programa de este último desde la alcaldía.

En la entrevista parece que el Jefe del Gobierno opuso algunos reparos a los proyectos del marqués de Portago, y con este motivo el alcalde ha reiterado la dimisión que ya se suponía retirada.

Asegúrase que ésta le ha sido aceptada, y para sustituirle se indica al Duque de Santo Mauro.

Consejo de Ministros.

A las cinco de la tarde se han reunido en la Presidencia los Ministros, para celebrar Consejo.

Este estará dedicado exclusivamente a tratar de la provisión de los cargos políticos que han quedado vacantes por dimisión de los que los desempeñaban.

El Ministro de la Gobernación dará cuenta de haber dimitido los gobernadores de Madrid, Vizcaya, Santander y Toledo.

El Sr. Cobián dijo a los periodistas que no llevaba a este Consejo los créditos pendientes, pero que de este asunto se ocupará el Gobierno muy pronto.

En el Ministerio de Agricultura parece que no quedará vacante ningún cargo, pues el Sr. Gasset ha manifestado que no aceptará ninguna dimisión.

El Consejo ha sido muy breve. Ha terminado a las seis y media próximamente. Los nombramientos que en el mismo han quedado acordados no se harán públicos hasta que sean conocidos por el Rey.

EL INCENDIO DEL TEATRO ELDOURO

Varias noticias.

S. M. el Rey se ha servido destinar 2.000 pesetas al alivio de las desgracias producidas por el incendio del teatro Eldouro.

Entre las personas que se distinguieron por su arroja y noble conducta durante el incendio del teatro Eldouro, figuró el joven Esteban Abaroda, cochero que ha sido hasta hace pocos meses del Sr. Montilla, propietario del teatro siniestrado.

Esteban Abaroda fué quien salvó los muebles y ajuar de la planchadora establecida en local inmediato al destruído por el fuego.

Esteban Abaroda, que se encuentra actualmente sin trabajo ni recursos, es digno, por sus humanitarios sentimientos de la protección de las autoridades y de las personas caritativas.

Los Sres. D. Servando Curbón, D. Antonio González, D. Benito Gurina, don Amparo Taberner y don Julia Mesa han renunciado en favor de sus compañeros de la parte que pudiera corresponderles en cuanto se recaude para los damnificados por el incendio del teatro Eldouro.

TEATROS

Lírico.

Por orden gubernativa se ha suspendido las representaciones de El trueno gordo, con el pretexto de que se hacen en esa obra alusiones que molestan a elevadas personalidades del partido conservador.

La empresa ha contratado a la aplaudida tiple cómica Amparo Taberner y al aplaudido actor Antonio González (Chabito). Ambos artistas debutarán en la presente semana. Se prepara la reprise de la revista en un acto, Venus Salón.

Apo.

Han dejado de pertenecer a la compañía los señores Soler (D. Miguel), Carreras (Emilio) y Fernández (Anselmo).

Entrarán a formar parte de la misma en su sustitución los primeros actores Sres. Orejón y Curbón.

Tampoco figurarán en la próxima temporada la señora Torres de Carreras y la señorita López Martínez.

Recreo Salamanca.

En las exhibiciones de hoy se han estrenado varias cintas de color, exhibiéndose entre ellas «Los hermanos Davenport», que han gustado mucho por las sorprendentes transformaciones de magia que ejecutan y que harán pasar a numeroso público por este distinguido cinematógrafo. Durante la noche una banda militar tocará en el jardín.

NOTICIAS

Atribúyese a S. M. el Rey el propósito de presenciar de incógnito las maniobras que en breve hará la Escuadra francesa del Norte al mando del Almirante Caillaud.

Se ha encargado del gabinete particular del Ministro de Agricultura el antiguo y distinguido periodista D. Ildefonso Vegil.

Pídense en farmacias cuenta-gotas para Licor del Polo y Agua de colonia de Orive. Véndese a 15 céntimos.

El Ministro de Instrucción pública y Bellas Artes recibirá en su despacho del ministerio a los Diputados y Senadores todos los días no festivos de doce a una de la tarde, y los sábados a la misma hora, al público en general.

El subsecretario seguirá recibiendo, como de costumbre, a la misma hora, de doce a una, todos los días no festivos.

La representación nacional de la Industria y el Comercio que de Barcelona irá a Buenos Aires, con el fin de devolver la visita al vicepresidente de la República, doctor Quinto Costa, y estudiar el mercado de nuestros productos en América, ha decidido aplazar su salida de Cádiz hasta el 7 de Septiembre próximo.

Difere, al hacerlo así, a reiterados deseos de productores y representantes de varias regiones que deseen agregarse a la Comisión y no tendrían tiempo de hacerlo ni de preparar muestrarios en el perentorio plazo que se había señalado.

Un telegrama de Port-Bou comunica que ha naufragado en el Cabo Cerbére una pequeña embarcación, a bordo de la que iba el conocido agente de Aduanas francés M. Felix Arrar.

El barco zozobró a consecuencia de la fuerte tramontana reinante.

El desgraciado agente recibió varias heridas,

a consecuencia de las que falleció al ser conducido a la playa.

En la madrugada de ayer salió de su domicilio en automóvil el marqués de Tovar con dirección a San Sebastián, adonde pensaba llegar por la tarde.

Al llegar el vehículo cerca del kilómetro 5 de la carretera, adonde se halla el cuato, el marqués de Tovar notó que en dirección contraria venía una manada de toros.

A fin de evitar una desgracia, si los toros arremetían al automóvil, y con la intención de que el ganado no se asustara y por consiguiente no se desmandase, el marqués intentó parar el vehículo, siendo arrojado por éste al suelo, cayendo en medio de los toros, los cuales le pisolearon.

Uno de ellos embistió furiosamente al automóvil, destruyendo las aletas, los faros y la parte delantera del carruaje.

Una pareja de la Guardia civil lo condujo a la llamada «Casa de los Conejales», situada en el cuarto Vivero, y después a la de Socorro de Palacio, donde los médicos le apreciaron varias contusiones.

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 en la Exposición Farmacéutica Nacional. Frascos corrientes y lujosos de 3 a 26 reales. Farmacias y perfumerías. Litro con botella, 22 rs. garrón con 2 litros, 8,50 ps. garrón con 4 litros, 16 ps. Remesando su importe a Bilbao.

Anteojos roca precisión.

Únicos 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; Arenal 19 y 21.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, PRECIO. Includes entries like 4 por 100 perpetuo interior, Fin corriente, etc.

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO

París a la vista, (beneficio) 86,60. Londres a la vista libra esterlina 84,81.

Bolsin.

¿ LAS CUATRO Y MEDIA

Fin de mes, 78,02. Idem próximo, 78,22. Barcelona, 00,00. París, 00,00.

