

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.045

Redacción y Administración,

Madrid Miércoles 20 Julio de 1904.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

De mal en peor.

Estábamos en la creencia, pues así nos lo habían asegurado, de que por la Jurisdicción de la Marina, en la Corte, se había incoado un proceso para depurar las graves denuncias que contra la Administración de la Marina ha hecho públicas en estos últimos días *La Correspondencia de España*.

Esta determinación, la única racional y posible para satisfacer a la opinión pública alarmada justamente, era por el momento la indicada, pues contribuía al comienzo de una investigación de todo punto necesaria, en la que al abrirse después las Cámaras hubiera podido intervenir una Comisión parlamentaria elegida para este objeto, a fin de garantizar la imparcialidad de los procedimientos.

Así se hubiera realizado el prestigio de la Administración de la Marina, dando el saludable ejemplo de depurarse por sí misma, castigando a los culpables, si es que éstos existen, y de todos modos deshaciendo en la opinión pública el desconcepto que respecto a ella se ha creado con éste y otros motivos, que importa mucho destruir en provecho de la Patria, que tiene por tal causa aplazada la reconstitución de la defensa marítima que necesita con tanta urgencia.

Este procedimiento es el que se ha seguido en Italia, ante denuncias de hechos gravísimos no hace muchos meses, lanzadas en la Prensa y en el Parlamento contra la gestión del Ministro Almirante Battolo, logrando con la investigación pública hacer reaccionar en favor de la Marina la opinión del país que antes le era en alto grado adversa.

Pero el Ministro de Marina lo ha entendido de otro modo y ha decidido llevar a los Tribunales a *La Correspondencia de España*, y a nuestro juicio, con ese acto, en vez de defender a la Administración de la Marina, le infiere un nuevo y mayor daño.

La prensa de mayor circulación se mantenía hasta ahora silenciosa y a la expectativa en la contienda entablada entre *La Correspondencia de España* y la Administración de la Marina.

La inoportuna decisión del Ministro la ha sacado de aque la actitud, y la nota del mal efecto que ha producido en el espíritu público; la da hoy *El Imparcial*, en las siguientes líneas:

«Esto quiere decir que el ministro de Marina emplea el procedimiento característico de la mala administración: en vez de corregir los abusos, procurar que no se hablo de ellos; en vez de castigar a los culpables de esos desahucios, perseguir a los que quieren que sean remedios.»

«Muy bien hará «Juan de Aragón» continuando la campaña emprendida: con ella prestará un servicio al país y al prestigio de la Armada.»

Ya está a la vista lo que ha conseguido el Ministro, dar mayor pábulo al escándalo, que toda la prensa haga causa común con el colega denunciado, y que tal vez, al fin y a la postre, se tenga que recurrir al procedimiento que se ha querido evitar, privándole de la enorme fuerza que ante la opinión pública hubiera tenido de haberse adoptado con toda energía desde un principio y por movimiento espontáneo.

El proyecto de buque de combate

DEL

Ingeniero naval español Torres Cartas

Nos consta que el proyecto de buque de combate invulnerable contra el ataque de los torpedos, ideado por el ingeniero naval español, Sr. Torres Cartas, ha sido estudiado en Inglaterra por verdaderas autoridades en la construcción naval, quienes han emitido juicios en extremo favorables, tanto por lo bien calculado que está el proyecto, como por el ingenio que demuestra.

Dice textualmente el informe dado por el Director de Construcciones navales de la importante casa constructora Vickers Sons and Maxim: que el proyecto está perfectamente estudiado y desde cien puntos de vista, revela mucho ingenio, debiendo ofrecerse este proyecto a un Gobierno que se interesa en esta clase de construcciones.

Juicio de tal naturaleza, emitido por persona de tanta competencia y responsabilidad, que de ninguna manera se hubiera lanzado a darlo sin estar plenamente convencido de la exactitud de sus afirmaciones, pone de manifiesto la excelencia y utilidad del proyecto de buque del señor Torres Cartas, y le da carácter de haberlo realizado con todas las garantías técnicas.

No es ésta la primera vez que el Sr. Torres Cartas ha visto sus trabajos aceptados por las más reputadas casas constructoras de Inglaterra. En 1891, los Sres. Thompson de Clyde Bank hicieron suyo un proyecto de dique flotante del Sr. Torres Cartas y en 1895 la Palmer's Shipbuilding de Jarrow on Tyne, adoptó íntegramente el proyecto de dique flotante de 12.000 toneladas que presentó aquella firma para la construcción del dique destinado a Subic. No nos extraña, por tanto, que haya en-

contrado en Inglaterra acogida el proyecto de buque de combate invulnerable contra torpedos del Sr. Torres Cartas, mereciendo un juicio tan honroso de parte de verdaderas notabilidades en construcción naval, de la Nación donde se halla más desarrollada esta industria y donde existen los hombres más competentes en la materia.

La casa de Vickers Sons and Maxim, presentará ese proyecto a los Gobiernos de las Naciones marítimas y sería verdaderamente sensible que fuese adoptado por otros con anterioridad al de nuestra Patria, que es la de su distinguido autor, quien honra en tal concepto a nuestra Marina y al Cuerpo de Ingenieros de la Armada, a que pertenece.

COLONIZACION

El problema sudamericano.

El principio de Monroe que sirve de bandera de combate a los norteamericanos para su absorción continental, está en litigio.

El problema sudamericano está enfrente del problema norteamericano. El septentrional y el meridional del nuevo continente van por rumbos opuestos.

Ahora bien, ¿cuál es el problema de la meridional de América? No es otro que la colonización de la Patagonia, el país del porvenir, tierra hasta ahora desconocida, excepto para los hipotéticos sobrinos del Capitán Grant.

La Patagonia es un manantial de esperanzas, una región maltratada por los geógrafos que hay que abrir a todos los trabajadores del viejo mundo.

Es tanta la extensión inexplorable e inexplorada que al existir que queda bastante para saciar la actividad no sólo de Chile y la República Argentina, hoy mutuamente recelosas por la cuestión de límites en las alturas de los Andes, sino para que las naciones europeas, que todas tienen hijos a uno y a otro lado de esa cordillera, asocien sus esfuerzos para ese empeño colonizador, que pueda asombrar al mundo, abriendo horizontes espléndidos a la industria y al comercio en ambos continentes.

Muchos viajeros ilustres han recorrido la América austral, haciendo luz sobre la Patagonia, presentándola como un país de grandes bosques, extensas praderas, valles fertilísimos, ricos yacimientos mineros, ríos navegables, en una palabra, como un suelo que está llamando a sí a una población inmensa, una región bien articulada y colmada de riquezas naturales, que prometen un vasto campo a la actividad universal por medio de una colonización sistemada, así como a la inmigración y a la aclimatación de todas las razas de la tierra.—X.

POLÍTICA

IRONÍAS

Ahí están los periódicos, sacando a escena al solitario, mejor dicho, al retirado de la calle de Lista, de quien dicen que juzga con la más irónica de sus sonrisas y sus más festivos juicios los propósitos regeneradores del Gobierno.

En realidad, de verdad, en España nunca ha habido más regeneración que aquella famosa, que hacía gemir diariamente las prensas tipográficas con aquel su célebre programa: «Cristianos antes que políticos; políticos en cuanto que la política conduzca al fin práctico del catolicismo.»

Aquella era *La Regeneración* más verdadera, pero los de ahora no pasan de ser conatos más ó menos impetuosos, de los cuales hace muy bien en sonreírse irónicamente el primero de los fracasados de la conservaduría militante.

El Sr. Silveira está casi a la misma altura que el Presidente actual del Consejo de ministros, cuando habla de fogatas de virtudes, espuma de cerveza y demás figuras irónicas de su fecunda imaginación. Los propósitos regeneradores del Gobierno hacen reír y sonreír no sólo al Sr. Silveira sino al propio caballo de bronce que hay en la plaza de Oriente.

De todas las regeneraciones en proyecto, la que más gracia le hace al nauta de los desgruesos es la relativa a la reforma del reglamento del Congreso, de la cual dice, que estas regeneraciones a plazo fijo son en extremo... deliciosas.

Los malabaristas de circo hacen siempre sus ejercicios con los mismos artefactos; y nunca se equivocan, pero los equilibristas ministeriales, usando procedimientos constantemente renovados jamás aciertan. Esa reforma del reglamento del Congreso para tener el poder legislativo al alcance de la mano, como si fuese un timbre de alarma ó una manivela de tranvía eléctrico, es como insinúa el Sr. Silveira, de lo más... delicioso.

A los conservadores en activo servicio, esto es, a los ministeriales, les encocora un poco que el Sr. Silveira, después de haberse despedido con toda solemnidad, del mundo político y de sus pompas y vanidades, se traiga ahora ese repertorio de ironías, para poner en evidencia al jefe del Gobierno, que tanta idolatría inspira en el cuerpo de coros con su *beau geste*.

De lo sublime a lo ridículo sólo hay un paso, y ya que el retirado de la calle de Lista lo haya franqueado a destiempo, no quieren los ministeriales de la regeneración hipotética que se le obligue a dar a su idolatrado jefe el señor presidente actual y casi eterno del Consejo de ministros.

Haya ó no regeneración, y se intente ó no a plazo fijo, lo importante es mantener vivo el efecto de su eficacia en la galería; pero si el Sr. Silveira, que es casi de la familia, con sus sátiras y sus ironías tira de la manta, ó de la cuerda antes de tiempo poniendo al descubierto la tromaya interior... ¡adifés efectos!

SORPRESAS

Gazapos.

Frecuente es en este bello país de las grandes facultades, que los genios escondidos den pruebas de su exelsa aptitud, descubriendo el Mediterráneo, cada y cuando es preciso para dejar bien puesto el pabellón; y quien dice el Mediterráneo, que al fin no es más que un lago algo mayor que el del Retiro, tal cual gazapo de carácter monumental, como corresponde y procede a nuestras costumbres cunsi moras, nuestros usos cunsi bobos, por no decir cunsi gitanos, y nuestros modos de matar pulgas, cunsi paradisiacos.

Si amados y píos lectores, las autoridades, guiadas de su celo por el servicio y en sus deseos de complacer altas y sagaces indicaciones han descubierto un gazapo enorme, mejor dicho, tres gazapos de marca mayor, que solo al ojo puesto de los amantes de la justicia y por consiguiente enemigos del desorden y de los chanchulleros, se les podían escapar.

¿Que qué es esto? ¡Una no nada! Tres fábricas de tabaco, funcionando perfectamente, con toda la maquinaria correspondiente, sus 33 empleados... y un gato, que se dedicaban con todo desahogo y frescura, en esta época de calor, a la lucrativa industria del contrabando. ¡Y en Jerez y ¡qué Jerez!, amado Testimo, el nunca bastante ponderado y traído y llevado Jerez de los Caballeros!

Los periódicos dan cuenta, con este motivo, de los suores y trasudores que ha pasado el ministro de Hacienda hasta conseguir el descubrimiento de esas fábricas clandestinas, que, funcionando sin aprensión de ningún género, no podían ser aprehendidas por los agentes y esbirros policíacos, hasta que picato ya, no como ajo ó cebolla, sino como tabaco de buena ley, el amor propio del primer tenedor de libros del reino, llevó el asunto, ó sea, el cuerpo del delito al Consejo de Ministros diciendo poco más ó menos:

«Distinguidos cofrades: aquí tengo estos paquetes de picadura, tabaco de contrabando, marca española, que no sé dónde se pica, pero que me dicen y me aseguran que se fabrica clandestinamente; y esto pica, digo peca, digo Peca, digo, pasa de castaño oscuro.»

Como era lógico, el cóncave tomó la cosa por donde quema y encargó del asunto al fiscal del Supremo, nada menos, el cual cogió el tren, y ¡zas! a Sevilla, que está que arde en las próximas tardes de la cañalera, reunió la Audiencia, se hizo librar (¡Ay María Purísima!) los autos necesarios para sus investigaciones... ¡y ahí está el Mediterráneo, digo el descubrimiento, ó sea los tres fabriquitos de tabaco de contrabando, cogidas infraganti en la bella Jerez!

Estos descubrimientos cubren de gloria a los sabios jueces, pero han partido por el eje a los de la Compañía arrendataria de tabacos, que, corriendo como una mona, no sabe como explicar el chanchullo, que no sólo le ha sido puesto al descubierto sino que, cual dicen con cierta zumba, no exenta de gracia, algunos per óditos, ha dejado con el empujón y empuje, vamos al decir, al resguardo de la Tabacalera, diciendo que es también un niño de... cabal ros.

Como la cuerda tiene que quebrar por lo más delgado, ya se insinúa que es muy probable que vuelva al Estado el servicio de tabacos; pero entretanto ocurre preguntar: ¿qué va a ser de esos pobrecitos contrabandistas que habían logrado ya normalizar su modo de matar pulgas en paz y en gracia de Dios?

¡Tabaco de contrabando! ¡Si parece un sueño! ¡Hable usted después de esto de moralidad, de honradez, de pulcritud! Cuando en un país de co tumbras tan patriarcales como Andalucía, en que, como dijo el otro, no hay tuyo ni mío, porque todo es de todos, ocurren estas cosas y se descubren estos gazapos ¿qué será en los demás sitios, donde todo está y anda a la rebatida?

Cuando en Jerez de los Caballeros nieva ¿qué será en la sierra... morena?

Abel Imart.

UNA CONTRABIEDAD

Positivamente, al Gobierno no le resulta el Consejo de Estado nuevo. Plenos van, plenos vienen, y la Gran Vía quieta, como ilusión irrealizable.

El nuevo Consejo de Estado está compuesta de exministros, en su mayoría de oposición, pero eso no quiere decir que tan alta Corporación se deje influir por los apasionamientos políticos.

Es un organismo que llena un cometido del mejor modo posible. Escucha las cuestiones, investiga, dictamina y evacua sus consultas con entera independencia de criterio.

¿Favorecen sus dictámenes los designios del Gobierno? ¡Muy bien! ¿Los contraría? ¡Muy mal! Resulta de esto que el Gobierno quisiera tener un Consejo de Estado hecho a su imagen y semejanza, dúctil y maleable, que se adapte y se amolde a las exigencias ministeriales.

Pero el Consejo de Estado no es una rueda ministerial, y acaba de demostrarlo en el asunto de la Gran Vía. El proyecto, poco amplio según parece, determina que los extremos de la Gran Vía tengan un ancho de 20 metros y en la parte central de 35, lo cual le da un aspecto irregular y poco a propósito para el desarrollo urbano; y propone que en todo el trazado la amplitud sea de 35 metros.

Esto, que parece tan lógico y tan natural, ha echado por tierra los planes del Gobierno, que por lo visto eran los de favorecer la urbanización de Madrid en primer término, y en segundo, otras indicaciones menos definidas.

Si el dictamen del Consejo de Estado prevalece habría que hacer nuevas exposiciones y vencer no pocas dificultades; en una palabra, todas las combinaciones previas caen por su base. De ahí la contrariedad de los iniciadores del proyecto.

Ahora bien, está decidido el Gobierno a ir adelante con su empeño de la Gran Vía? Hágala, realice sus aspiraciones, sus ideales, satisfaga esas combinaciones y exigencias y salte por encima del Consejo de Estado, cuyo dictamen nunca podrá ser otra cosa que una consulta.

En todo esto puede haber un empeño político, y en ese caso ¿qué le importa al Gobierno, que tantas veces ha hecho su santa voluntad en resoluciones menos interesantes, prescindir ahora del dictamen del Consejo de Estado?

A bien que con su declaración de que emprendiendo las obras de la Gran Vía a fines de verano, quedaría solucionada la aguda crisis obrera del invierno, deja su responsabilidad a cubierto, y esto podrá neutralizar lo otro.

Pero ¿que no se decide a desairar a tan alto Cuerpo Consultivo? En ese caso afronte con decisión las circunstancias y tenga valor de decirles a los interesados en esa magna obra: ¡Todo se ha perdido... menos el honor!

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CXLVI

Vamos a tomar algo de lo mucho que se ha escrito con motivo de la ocupación del puerto, Arsenal y fortalezas de Tolón, por entonces franceses, que con preferencia se han ocupado de esto por haberse dado aquí a conocer, distinguiéndose de una manera notable el joven Comandante de artillería, Bonaparte, luego primer cónsul y después el gran Emperador Napoleón I.

Tolón, Lyon y Marsella se habían declarado en abierta hostilidad al Gobierno de la Convención nacional con motivo de las matanzas de París, y ante el espectáculo de terror y de sangre que tenía atemorizado no sólo a la nación, sino al mundo todo.

Los toloneses, prefiriendo entregar su puerto y ciudad a las potencias, antes que someterse a los comisarios convencionales que los acosaban con un cuerpo de tropas precedido por la terrible guillotina, se concertaron con el Almirante inglés Lord Hood que bloqueaba el puerto, pactando reestablecer en la ciudad la monarquía y proclamar a Luis XVII.

Fueron allí, como ya dijimos, en concepto de auxiliares de la escuadra inglesa las flotas españolas, mandadas sucesivamente por Lángara y D. Federico Gravina, comisionándose allí la escuadra española de diez y seis navíos de línea, cinco fragatas y algunos bergantines.

Desamarnos los navíos franceses, el gobierno de Tolón quedó en poder de los jefes aliados, y un ejército republicano fué destinado a atacar y someter a Tolón.

El desacuerdo entre los toloneses y españoles, que desahaban que el conde de Provenza viniera a Tolón en calidad de Regente, a lo que se opuso el Almirante inglés, y el haberse arrogado éste una superioridad que llegó a ser molesta y sospechosa, todo ello, con otras razones técnicas, fué causa de que los republicanos salieran victoriosos, cometiendo los ingleses al retirarse actos de destrucción que han sido calificadas con dureza.

Thiers, en su célebre historia de la Revolución francesa, dice así: «Antes de retirarse los ingleses, resolvieron quemar el Arsenal, los astilleros y los navíos que no podían llevarse, y el 18 y 19 de Diciembre de 1793, sin decir una palabra al Almirante español, sin advertir siquiera a la población comprometida que la iban a entregar a los vencedores montañeses, dieron orden para evacuarlas...»

Hicieron con celeridad la evacuación, que dos mil españoles avisados muy tarde y que se hallaron fuera de los muros, sólo se salvaron por milagro.

Al fin se dio orden de incendiar el Arsenal, y de repente se vieron más de veinte navíos y fragatas ardiendo en medio de la rada, llenando de desesperación a los infelices habitantes y de indignación a los republicanos, que veían abrasarse la Escuadra sin poder salvarla.

Más de veinte mil personas, entre hombres, mujeres, ancianos y niños, cargadas con lo más precioso que tenan, se presentaron inmediatamente en el muelle, tendiendo los brazos hacia las Escuadras, é implorando pavor para librarse de las iras del Ejército victorioso...

Ni una sola chalupa se presentaba en el mar para socorrer a estos imprudentes franceses que habían depositado su confianza en extranjeros, entregándoles el primer puerto de su patria.

Sin embargo, el Almirante Lángara, más humano, mandó echar al mar las lanchas y recibir en la Escuadra española a todos los refugiados que cupiesen en ella.

Entonces el Almirante Hood, no atreviéndose a despreciar este ejemplo, ni a ser insensible a las impresiones que contra él se lanzaban, ordenó después, aunque muy tarde, recibir a los toloneses.

Precipitaronse furiosos en las lanchas aquellos infelices y en medio de la confusión cayeron algunos al mar, y otros quedaron separados de sus familias. Allí había madres que buscaban a sus hijos, esposos ó padres, andando por el muelle al resplandor del incendio...

Los españoles fuer n los que salieron los últimos, sin abandonar ni un enfermo, ni un herido.

Germán Sarrut, en la continuación de la Historia de Francia, por Antequil, se expresa en los siguientes ó parecidos términos:

«Los ingleses hicieron famosa su retirada a las naves, por la destrucción del Arsenal general de Marina, talleres de Arboladura, incendio del Arsenal, de nueve embarcaciones de alto bordo y cuatro fragatas. Sidney-Smith, fué el encargado de esta terrible ejecución.»

Los españoles se negaron a quemar las naves que se les habían designado para hacer el regimiento de Marina de Tolón se

vió en la precisión de tener que defenderlas de los esfuerzos que hacía Sidney-Smit para quemarlas.

Veinte mil toloneses, culpables del crimen de alta traición, se acogieron a los bajeles de la Escuadra combinada... Ochocientos que no puieron conseguirlo, fueron fusilados por orden de los representantes de la Convención.

Doce días después de la toma de Tolón, escribía Borrás a la Convención, diciendo: «Aquí los fusilamientos están a la orden del día; pero no deben cesar hasta que queden exterminados todos los traidores a la patria y a la República.»

Hemos querido hacer figurar en esta breve historia de la Marina de guerra las opiniones y juicios de esos conocidísimos escritores franceses, para dejar demostrado que siempre que en cualquier operación de guerra tomaron parte como aliados buques ó Escuadras de nuestra nación, se observa un contraste de lealtad y de nobleza, comprendiéndose lo diferente que fué en todos los casos la conducta de los españoles, siempre mejor que la de sus aliados, llamáranse ingleses ó franceses, objeto que es aquí de particular interés por la inmerecida nota de crueldades y sanguinarios, que a pocas veces nos han aducido lo sin razón ni motivo para ello, como hemos podido observar en el relato de los hechos anteriores.

No queriendo España reconocer la República, trató de salvar a Luis XVI manifestando a la Convención la gravedad de lo que hacía: indignado Danton llamó *osadía del gobierno español* a sus gestiones, mientras otro decía: *De aquí en adelante no tratemos con los Reyes, sino con los pueblos que reconozcan la república*; impidió la lectura de la comunicación de nuestro gobierno, propuso Danton que se de las guerra a España en aquel instante que era en el que se votaba la pena que se había de imponer al procesado, la pena de muerte, contra Luis Capeto, 15 de Enero de 1793, que le fué aplicada el 21 del mismo.

El 7 de Marzo del propio año, hizo la Convención francesa la primera declaración de guerra a España diciendo, entre otras cosas, el documento que se hacía y fué redactado por Barrere: *Sea llevada la libertad al clima más bello y al pueblo más magnánimo de la Europa.*

Como ya hemos manifestado en anteriores artículos, España, en vista de esta declaración de guerra, invadió el Rosellón inmediatamente, previno sus escuadras y cooperó a la ocupación de Tolón hasta que hubo que evacuarlo, dejó los refugiados franceses en las B deanes y en Cataluña, y después los buques de la Escuadra acudieron a la defensa de Rosas, desembarcando artillería y marineros que hicieron en aquella plaza una brillante defensa hasta que retirado el ejército de tierra y habiendo avanzado los franceses, tuvieron que reembarcar las tripulaciones y la artillería puestos en tierra; y los marinos que se habían batido donde fué preciso, tan pronto en tierra como en la mar, hubieron de regresar a Cartagena, donde se formó la gran Escuadra que a las órdenes del General D. José de Cór loba, hubo de sufrir una derrota junto al cabo de San Vicente.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 19 de Julio de 1904.

EN MÁLAGA

LA CUESTIÓN DEL PESCAO

Impuesto arbitrario.

Continúa sin resolver el conflicto promovido por el Ayuntamiento de Málaga con motivo del impuesto que ha establecido sobre el pescado.

El martes recibió el alcalde en su despacho particular a la Comisión de la Liga Marítima é individuos que dependen de la Pesca, figurando en aquélla los señores D. José Nuzel Disdier, D. Francisco Jiménez de Villaverde y el Sr. Viana Cárdenas.

En la Alcaldía se encontraban los señores Cárdenas Sres. Martínez García, Sánchez Pastor, Ballista Alcolea y García Gutiérrez.

El Sr. Nagel, manifestó al Sr. Alcalde que el objeto de la conferencia interesada por la Liga Marítima, no era otro que el de buscar una solución al asunto del Pescao.

Expresó el Alcalde que cuando el Ayuntamiento impuso el arbitrio de 25 céntimos a cada kilo de pescado que se exporte, no tuvo ninguna idea de lucro sino la de abaratar el artículo para que las clases necesitadas no carecieran de él.

El Sr. Viana Cárdenas, dijo que para que ni el público ni los individuos de la pesca se perjudicasen, convendría que dicho arbitrio desapareciera, a condición de que todo el pescado que se extrajera entrara en la capital y lo que ésta no consumiera fuera exportado, sin gravamen de ningún género.

Entiende también que el pescado debía entrar en Málaga y ser expedido en mercados especiales emplazados en distintos puntos de la capital.

A lo expuesto por el Sr. Viana Cárdenas el Alcalde, señor Martín Carrión, replicó que si la comisión creía viable y eficaz la proposición hecha por el señor Viana Cárdenas, podía presentarla por escrito para someterla a la aprobación del Ayuntamiento; pero teniendo en cuenta que éste no dejará de percibir dicho impuesto acordado en cabildo y autorizado por la Junta municipal y el Gobernador civil, ora sea por derecho de exportación ora en concepto de reconocimiento.

En su virtud, podía proponerse que entrara todo el pescado en Málaga para proveer al abastecimiento de la población y que el restante fuera exportado, abonando el derecho de reconocimiento, equivalente al de exportación.

Seguidamente el Sr. Rodríguez (D. Rogelio), explicó al Alcalde que si el pescado se vende en Málaga á precios altos, no tienen la culpa los exportadores, sino los cachacheros que abusan grandemente del público.

El Sr. Martín Carrión contestó que conocía la cuestión pendiente en todos sus detalles, y que todo ello se tendría en cuenta al estudiar el escrito que se presenta.

El Sr. Nagel dió las más expresivas gracias al Sr. Martín por la benevolencia con que acogía á la comisión, retirándose ésta acto seguido.

Los representantes de los exportadores, armadores y patronos que presenciaron la conferencia, salieron de la alcaldía convencidos por las manifestaciones del alcalde que el Ayuntamiento está dispuesto á sostener el impuesto que grava la exportación.

Creían también que el escrito propuesto por el Sr. Martín Carrión no sería aprobado por el cabildo.

A quienes propusieron que una comisión marchara á Madrid para gestionar cerca del ministro de Marina la solución del conflicto. Otros aconsejaban la huelga general.

No faltó quien estimara que debía aguardarse á conocer la resolución que la superioridad daba á la cuestión.

EN MADRID

Conferenciando con el Ministro

Los señores Martos (D. Cristino), senador por la provincia de Málaga, y García Guerrero, ex Alcalde de aquella capital, han conferenciado con el Ministro de la Gobernación, encareciéndole la necesidad de que se adopten medidas que pongan satisfactorio término al conflicto promovido en dicha capital con motivo del nuevo impuesto sobre el pescado, creado por el Ayuntamiento.

El Sr. Allendesalazar les ofreció resolver inmediatamente el asunto, dando para ello instrucciones concretas al Gobernador civil.

Contrabando de tabaco.

La Correspondencia de España refiere lo siguiente:

Entre otros gazapos enormísimos, se han descubierto en Jerez tres fábricas de tabaco, funcionando perfectamente, con toda la necesaria maquinaria, y una de ellas con 33 empleados.

Pero lo más notable del caso es que el principal agente para el descubrimiento de este contrabando ha sido, sin quererlo, seguramente, su majestad el Rey.

A la vuelta del viaje del Rey, D. Alfonso llamó al Ministro de Hacienda, y entregándole unos paquetes de tabaco, le dijo medio en broma, medio en serio:

—Tenga usted tabaco de contrabando que me han ofrecido en Andalucía.

Esto mismo hizo al Ministro de Marina. El Sr. Osma, picado en su amor propio, montó una policía especial, y no dándole buen resultado, pues cuando sus agentes salían de Madrid, ya había desaparecido el contrabando de los estancos de las poblaciones andaluzas y de algunos de Madrid, acudió al Consejo de Ministros, que encargó del asunto al fiscal del Supremo, el cual llegó á Sevilla, reunió la Audiencia, se hizo librar los autos necesarios para sus investigaciones y ya vemos el resultado que han dado.

Entretanto la prensa oficiosa sigue diciendo que el fiscal del Supremo no se ha movido de Madrid.

CUENTO

LA INTERPRETACION

No sé por qué, pero si con alguien no esperaba yo volverme á encontrar en este mundo, era con el bonda oso padre Juan; así fué que al tropezar con él una tarde, cosa habrá de dos meses, experimenté gran alegría y satisfacción.

Y es que, á veces, tal parece que el tiempo lleva gusto en que conservemos un recuerdo inquietante y melancólico, sin duda para que la casualidad nos depare algún día la grata sorpresa de una resurrección inesperada.

Era esto lo que aquella tarde me sucedía con el padre Juan.

Tras las preguntas que, en casos tales, á borbotones, se dirigen dos buenos y antiguos amigos que después de larga ausencia vuelven á encontrarse, comenzamos á hacer memoria de la época en que nos conocimos, cuando él era cura del pueblecillo donde, un verano, me permitía yo el lujo de apartarme del gruero de la humanidad, proporcionándole saludable reposo á mi espíritu no poco fatigado.

—Buena memoria tienes, hijo—observó el buen cura al oír que le citaba cosas de las cuales mucho habíamos hablado y que, por lo visto, tenía él ya más que olvidadas.

—No lo sabe usted bien, padre—le respondí—y si usted, como espero, me promete no tomarlo á mal y echarme la absolución, le haré una pregunta que desde poco después de tratarlo estuve loco por hacerle, sin que nunca llegase el momento de que á tanto me atreviese.

Obtenida la promesa y la absolución inclusiva, interroguéle acerca de cierta escena que tenía lugar en la sacristía de su iglesia después de la celebración de cada matrimonio; escena que—sin que esto sea alardear de mis dotes de observación—seguro estoy de que nadie de ella se diera cuenta más que yo.

—Oí, y cuánto, cuando en el primer momento, hubo de pesarme el haberle hecho la pregunta! Rojo como una cereza habíase puesto el rostro al padre; su turbación producíame indicible pena, sin que pudiera yo, que tan turbado estaba ya como él, intentar siquiera salir de aquel atolladero. Más, en breve, milagrosamente casi, el padre Juan se repuso por completo. Su rostro adquirió de nuevo la placentera expresión que nunca le abandonaba, más aún, parecíame que algún recuerdo muy querido llenaba su pensamiento y que iba á sentirse dichoso al confírmelo.

—Bien, sí, voy á complacerle—dijome con su natural bondoso—voy á contarte algo que me ocurrió hace mucho tiempo, algo que no he olvidado jamás, un recuerdo del terruño, hijo.

Demás estaría decir que yo, al ver al padre en tan buenas disposiciones, era todo oídos; mi curiosidad había alcanzado su límite más alto.

El padre Juan daba comienzo á su cuento.

—Fui, allá en mis mocedades, tan madrugador—decía—y tan dadá á los ejercicios cinegéticos, que puedo asegurar que, lo que es en esto, no le hubiese ido en zaga ni al mismo Hidalgo de la Mancha, tan famoso. Escopeta al hombro y seguido de mis perros me iba yo, en en pos de mi satisfacción favorita, lo mismo á campo traviesa que por breñales y barrancos, siendo—así de la creación—el terror de las perdices y las liebres.

Sentíme fatigado una tarde y, deseando descansar un rato, dirigí mis pasos hacia la barraca que, próxima á un otro y en la lina del bosque, habitaba el moceño de Pablo. Suerte fué que le encontrara, pues era hombre que no dejaba el trabajo de la mano, haciéndolo resonar incansablemente en el bosque los golpes de su hacha.

No recuerdo cual fué el motivo que me hizo castigar con dureza á uno de mis perros.

—¿Por qué hace usted eso?—gritéme Pablo.

—A estos animales—le respondí—es necesario castigarlos alguna que otra vez para que no olviden que tienen un amo á quien obedecer.

Pablo no me hizo la más ligera observación, y yo, pasado un rato, me volví por donde había ido sin ocuparme más del incidente.

Un año transcurrió sin que volviese á poner los pies en la barraca; pero un día, al cruzar junto al seto, oí rumor de voces y ayes de mujer que me sorprendieron, más, cuando sabía que Pablo era soltero y vivía desde niño casi, en el más completo aislamiento.

La curiosidad me hizo acercarme y llegar hasta la puerta.

Pablo, bastante demudado, se presentó ante mí, y comprendiendo sin duda en mi semblante la ansiedad que me embargaba, no aguardó á que le hiciese ninguna pregunta para decirme:

—Nada, padre, nada, que conmigo está la... esto hace ya dos meses; pero, no me diga usted nada, ya iremos pronto á verle y á cumplir con Dios. No me amoneste usted, ya iremos, yo se lo fio.

—¡Bien, Pablo; pero, esos gritos!...

Pablo hizo un gesto indefinible, y moviendo á uno y otro lado la cabeza, contestó.

—¡Eso gritos! Lo que quiero es que desde ahora sepa ésta—y señaló con el pulgar hacia el interior de la casa—lo que quiero, es que sepa ésta que va á tener un amo y que habrá que obedecerle.

Yo, hijo, al oír semejante barbaridad, quedé perplejo, sin pronunciar palabra, absorto ante el recuerdo de lo que delante de Pablo había ocurrido la última vez que estuve en el lugar.

—No se alarme usted padre, recuerde lo que... sí, usted mismo... estos oídos.

—Dios te tenga de su mano, borrico, y ve cuanto antes á cumplir con la santa madre iglesia—le dije volviéndole la espalda.

—¡Oh!—exclamó yo entonces sin poderme contener—ahora, padre me lo explico todo.

—Pues bien, te confieso que lo que ese día oí por boca de aquel muchachín estúpido me impresionó vivamente y no he de echarlo en saco roto, hasta el punto que, cuando pasaba algún tiempo, volvíron él y la otra para que bien lijes su unión, terminado el acto, impulsado no sé por qué, contrito, guiado por un secreto sentimiento de desagravio y reparación, me acerqué á uno de mis perros que por allí lormitaba y, en voz alta, de modo que lo oyese los contrayentes, dije acariandole:

—A estos animalitos hay que tratarlos bien, y con ternura, para que no olviden que hay en el mundo quien se ocupa de ellos y los quiere.

—Hizo usted muy bien, padre—dije encantado ante el buen corazón de aquel hombre y la simplicidad de su alma—hizo usted bien, y testigo soy de que no olvidó usted la costumbre y completado siempre la ceremonia con aquel acto elocuente, en el cual me fijaba, si lograr nunca adivinar su extraña significación.

E entonces el padre Juan, poniéndose cariñosamente la mano sobre el hombro, pronunció estas palabras que recuerdo todavía.

—Hijo, tengo muy presente: en este mundo se debe ser siempre muy discreto, que lo probable es que al interpretar alguno nuestros actos ó palabras se le ocurra al diablo hacer una de las suyas.

M. REMO.

Servicio telegráfico

Terrible incendio.

Constantinopla 19.

Recíbense noticias de los Dardanelos dando cuenta de un siniestro ocurrido en el barrio griego inmediato á las Fortificaciones. Un terrible incendio ha destruido 40 casas, dejando sin abrigo á numerosas familias.

Distinción merecida.

Paris 19.

El distinguido escritor y periodista don Ricardo Blasco, ha sido nombrado Caballero de la Legión de honor.

Huelga en Mahón.

Mahón 19.

Los obreros de la anglo española, declarados en huelga, piden variación en las horas de trabajo y aumento de un real diario de jornal. Los secundarios de otros fábricas.

La representación de Su Santidad.

Londres 19.

Ha llegado el cardenal Vannutelli para representar al Sumo Pontífice en la consagración de la nueva catedral de Armagh. El arzobispo de Westminster, varios prelatos y numeroso público han recibido en la estación al enviado del Papa.

Firma del Rey

S. M. firmó ayer los siguientes decretos: Nombro embajador de España, cerca del Quirinal, á D. Luis Polo de Bernabé.

—Item presidente de Sección de la Audiencia provincial de Jaén, á D. José Escollano de la Peña.

—Dispongo lo que las oposiciones á las plazas de profesores de Universidades, Escuelas Normales de y Veterinaria, se verifiquen en Madrid.

Señalan las condiciones para su ingreso en el profesorado á los que desempeñan cátedras agregadas á la Facultad de Filosofía y Letras, que pertenecían á la suprimida Escuela de Diplomática.

—Promulgando la ley sobre reformas en Madrid.

—Item sobre concesión de varios créditos extraordinarios.

—Item autorizando al Gobierno para conceder donativos para promover el cultivo del algodón.

—Item autorizando al Gobierno para prohibir la venta y circulación de billetes de loterías extranjeras.

—Item autorizando para introducir modificaciones en la legislación penal sobre contrabando y defraudación.

—Item dictando reglas para el ingreso y ascenso de los empleados de Hacienda.

—Item sobre la tributación del alcohol.

La Revista "Patria."

El último número de esta notable publicación contiene el siguiente interesante sumario: Impresiones de la decena, Francisco Sosa.

—Sección técnica: El Ejército y el Poder ejecutivo, Sagunto.—Riforma justa, J. Llovera.—El mando militar, L. Valcarlos.—Reorganización administrativa, Adelante.—Administración general: Pasajes, A. Osás.—Guerra ruso-japonesa, A. Pérez de la Grada.—Japón y Rusia, J. Hochavaria.—Variadas: Efenéris gloriosas, F. Arbelo.—13 de Julio de 1835, J. López de Trigo.

—Anuncios: Adamar.—Patria (poesía), P. L. Marin.—Notas de actualidad, A. S. Dacóben.—Para unos y para otros, A. Sosa.—Carta de un contario, M. Latorre.—Tijerete y Pánfilo.—Sección bibliográfica: J. L. Doux.—Noticias: Follín: Románicas, Un Caletón de Cuba.

—Grabados: R. Torres del general Santocildes y J. C. Busch.—Acción de Feralejo.—J. Llorens: Itinerario de Manzanillo á Bayamo.—Gráfico del Concurso hípico, A. Zuzúrrregui.

La huelga de Santander

La actual huelga de los obreros del muelle de Santander ha sido motivada por la solución dada á la que hace un año realizaron los mismos, y que hoy consideran muy perjudicial para ellos.

Dicha solución fué la siguiente: Los consignatarios se comprometieron á crear la brigada de obreros fijos que hay existido, dando á cada uno cuatro pesetas de jornal. Además se inscribieron 800 obreros eventuales, que debían ser llamados al trabajo por turno, siendo preferida siempre la brigada fija.

Por tales causas, los consignatarios no podían emplear á sus obreros que solicitaban trabajo, por tenerlos que tomar en la forma dicha á causa del compromiso contraído.

Los huelguistas piden ahora que desaparezca la brigada de obreros fijos y los turnos eventuales para que los consignatarios puedan admitir á los obreros que mejor les parezca.

Los obreros fijos han hecho causa común con los eventuales, yendo todos á la huelga. El número de huelguistas asciende aproximadamente á 300.

Varias Comisiones de consignatarios y de obreros han visitado al Gobernador, recabando de su influencia y autoridad una solución.

RELIQUIAS DE NELSON

Hará cosa de un par de meses que desaparecieron de Greenwich-Hospital, donde estaban depositadas, las reliquias que de Nelson se guardan en Inglaterra.

El hecho produjo gran indignación en la isla y los periódicos de todos los partidos conjuraron á las autoridades á que recuperasen los objetos robados. Habían desaparecido la tabaquera, la pluma, unas cartas, el reloj y los botones del uniforme. Los ingleses creyeron que los ladrones debían de ser franceses ó españoles. Hasta se decía que los caros dejaron un letrero que decía: «Traislar está vengado.»

Pudo comprobarse que no había intervenido en el hurto el más mínimo motivo de patriotismo. Los rateros se apoderaron de la rubia peluca del vencedor de Aboukir para mejorar el estado de su bolsillo. Pero desgraciadamente para ellos, han caído ya en el garito los caesos, se ha recuperado el reloj y están á punto de aparecer los botones.

El viernes 8, comparó en una caja de préstamos un marinero inglés que pretendía empeñar un reloj antiguo de oro. La alhaja fué reconocida como de Nelson y el marinero puesto á disposición del juez.

Se dice que de los interrogatorios á que ha sido sometido se han obtenido importantes revelaciones acerca del modo cómo se perpetró el hurto y del camino que han tomado los demás objetos robados. Los ingleses pueden estar ya tranquilos acerca de ellos, pues dentro de poco los habrá recuperado la policía.

Pocos grandes hombres son tan admirados de los ingleses como ese heroico marino, y cuanto le perteneció su admiración y veneración un espacio de milítico fanatismo.

Cuando hace algunos años un sobrino de Nelson vendió algunos objetos que pertenecieron al gran Almirante, alcanzaron en la subasta precios fabulosos. Se vendieron el bruto de diamantes que el Sultán le regalara á orillas del Nilo; un collar de diamantes arrancados de un sable de honor que el rey de Nápoles se había apropiado en Austria; un magnífico servicio de mesa que le regalaron después de una de sus victorias, y el casco de oro que le fué ofrecido por la municipalidad de Londres en 1737 con el título de ciudadano de la gran ciudad.

Pero ninguno de estos objetos alcanzó precio tan subido—relativamente—como una cruz que se vendió hace cuatro años. Era de plata y letra de Nelson y estaba dirigida á lady Hamilton desde el Victory, junto á Lisboa.

«Yo leí, querida Emma, su última carta fechada en Menton. Me siento tan aislado... ¿Qué ha pensado usted de no haber recibido su carta más del 29 de Enero al 18 de Marzo? Tengo inquiero que mi amabilísima Emma era que su Nelson la ha olvidado un solo instante. Lo digo sinceramente, siempre vive su recuerdo en mí, donde quiera que esté.»

Esta carta se vendió por 25.750 pesetas. Parece exorbitante la suma para un papel que, después de todo, patentiza el grado de servilismo á que había llegado el heroico marino hacia una mujer indigna.

Nació la del capricho de un gran señor, lord Lyons, por una cocinera, se hizo llamar Emma Lyons; fué camarera, modelo de un plator, y durante tres ó cuatro años buscó en vano una posición desahogada.

Pero un día, un Capitán de buque de guerra castigó á un primo suyo marino, Emma fué á interceder por él, y á pesar de que no contaba con otra recomendación que su belleza, consiguió la libertad de su primo.

Entonces comprendió cómo podría obtener las riquezas y la posición que envidiaba. Así consiguió, en poco tiempo, ser la favorita de la Reina de Nápoles, esposa de lord Hamilton y dominadora de Nelson.

El gran almirante, que había destruido flotas, rendido ciudades, alcanzado victorias gloriosas, no fué en manos de la Hamilton más que un muchacho sin seso, un instrumento que se plegaba á todos sus caprichos.

En una ocasión escribía: «Si mi mano tiembla es porque escribo en presencia suya...»

La muerte del soldado en la trágica jornada que llevó al colmo su gloria, fué una fortuna para él, pues gracias á esa muerte pudo escapar á la familia que, tarde ó temprano, hubiese mandado su gloria.

Ya que de recuerdos de Nelson se trata, nos ha parecido que estos de lady Hamilton venían á cuento.

Marco Polo.

Desde Canarias

Comunican desde Las Palmas las siguientes noticias:

El Gobernador civil ha regresado de Tenerife y aplazado su viaje á Madrid.

Hay rumores de que fué llamado por el Ministro con algún motivo relacionado con la estancia de la Escuadra yanqui en el puerto de Santa Cruz.

Otros creen que el motivo del llamamiento es el deseo de cambiar impresiones sobre la visita del Rey á Canarias.

—El vapor inglés Star of Australia, que pasó con rumbo á Londres, conduce á la tripulación de la barca Swasea, que halló hun liéndose en alta mar.

Dicha barca salió del Canadá con rumbo á Buenos Aires.

Á la salida del puerto empezó á hacer agua, y siguiendo el rumbo que le imprimía el viento, atravesó el Atlántico, hallándose próxima á perecer cuando fué auxiliada.

Navegación automóvil.

La Revue Technique consagra un interesante artículo á este asunto; objetos de los trabajos y estudios de numerosos constructores, y hace mención especial de la cañoa de arviola, modelo de Yacht-Club, provista de un equipo propulsor, que se exhibió en la Exposición de Automóviles de Paris.

El equipo citado se compone de un motor de petróleo Dián, de seis caballos, y de un embrague-cambio para la marcha de forma especial, y susceptible de adaptarse á cualquiera clase de motor. Este aparato comprende un movimiento diferencial que puede correrse entre un cono arrastrado por el motor y otro cono fijo que forma freno. En la primera posición, el movimiento diferencial produce la marcha hacia adelante en toma directa, sin ruido y sin pérdida de energía; en la segunda de la marcha hacia atrás, y entre ambas, existe un punto intermedio para el desembrague. Una sola palanca basta para operar todas estas maniobras.

45 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

JUAN FRANCO EL GUARDIA-MARINA

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

—Las olas del mar no pensarán del mismo modo, contestó Gascoigne; mañana por la mañana estarán ya en lo profundo del mar si sopla un poco mas hacia tierra esta brisa.

Desde esta mañana ya ha girado dos puntos.

Anque el capitán Wilson no entraba en esta conversación la oyó desde el castillo de proa, donde se hallaba con su antejo, y fué de la misma opinión que Juan.

Sin embargo, tenía que escoger entre dejar á tantos seres humanos que pereciesen miserablemente ó poner en libertad y lanzar sobre la sociedad una banda de desalmados que entrarían de nuevo en la ca-

raera del crimen, hasta que fueran capturados otra vez, y desagradar probablemente con este hecho á las autoridades sicilianas.

Después de algún tiempo de reflexión, resolvió correr el riesgo de este desagrado.

La Aurora se puso al paio y se mandaron echar al mar dos balandras y el bote de la tripulación.

—Señor Franco, usted tomará el mando de una balandra.

Vaya usted hasta donde está esa galera, desate á esa gente y échelos en tierra en pequeños grupos.

Señor Gascoigne, usted tomará el mando de la otra balandra y auxiliará al señor Franco; mientras él desembara la gente, usted marchará á su costa lo dispuesto á la acción en cualquiera tentativa hostil de parte de esa canalla; porque no debemos esperar gratitud de ellos.

Por lo demás, échelos ustedes en tierra en el sitio más seguro para el desembarque.

En cumplimiento de estas órdenes, nuestros dos guardias marinas se dirigieron hacia la galera.

Encontráronla fija entre las rocas y por decirlo así clavada en ellas, y como habían supuesto, la parte respetable de su tripulación con los jefes que mandaban, la habían abandonado dejando á los forzados entregados á su triste suerte.

Tenía la galera cincuenta remos, pero

pero no había mas que treinta y seis remos.

Los remos eran de cuarenta pies de longitud y se extendía desde el tolete con un guión de seis pies de largo cada uno, servido por cuatro forzados encadenados delante de él en su banco por medio de una cadena asgurada en el centro de la galera.

Una tabla de dos pies de anchura se extendía de popa á popa entre los bancos de remeros para que el cómitre pudiera aplicarles sus latigazos cuando no trabajasen con la actividad debida.

—¡Vivan los ingleses! gritaron los forzados, al entrar Franco en la galera.

—Diga usted, Gascoigne, ¿ha visto una tanda de tunos mas escogida que está? observó Juan examinando las caras de los que estaban encadenados.

—No, dijo Gascoigne, y pienso que si el capitán hubiera visto estas caras probablemente les hubiera dejado donde están.

—No lo sé pero de todos modos sus órdenes son positivas.

Armero, rompa usted las cadenas empujando por la popa; cuando tengamos un cargamento regular, los iremos desembarcando.

¿Cuántos hay?

—Doce docenas.

—¡Doce docenas de pillos lanzado sobre la sociedad!

Estoy tentado de volver á bordo de la

Aurora y decir mi opinión al capitán: no me parece bien salvar á ciento cuarenta bandidos que todos merecen ser ahorcados ó iban á tener mejor suerte, porque al fin el ahorcado.

—Nuestras órdenes son ponerlos en libertad, Juan.

—Sí; pero yo quisiera discutir este punto con el capitán Wilson.

—Las autoridades les preguntarán muy pronto, Juan y volverán á atraparlos, contestó Gascoigne.

—Buena, obedeceremos las órdenes, pero mi conciencia repugna poner en libertad á estos tunantes de tan mala cara.

Armero, desate usted á esa gente.

El armero y los marineros, que parecían ser de la misma opinión que Juan, y que habían comenzado su obra, empezaron en tonces á romper las cadenas de los forzados.

Tan luego como iban quedando desatados estos, eran introducidos en la balandra, y cuando hubo suficiente gente, Juan se embarcó seguido de Gascoigne como guardia, y le echó en tierra á cosa de un cable de distancia.

Fueron necesarios seis viajes para desembarcar á todos, y el último cargamento estaba ya en la playa, y Juan les despedía, cuando uno de los forzados se volvió hacia él y le gritó en tono de mofa: adiós, señor Franco, hasta la vista.

Juan se sorprendió, y mirando con mucho ahínco al forzado, reconoció el escudillo y desnudo sugato que se había dirigido á él, á su antiguo adversario don Silvio.

—Daré cuenta á don Diego de Rivera de su llegada de usted, dijo el malvado saltador por las rocas y reuniéndose con los demás, que entonces comenzaron á silvar y reírse de sus salvadores.

—Gascoigne, observó Franco, hemos dejado en libertad á ese pillo.

—Tanto peor, es así Gascoigne pero hemos obedecido las órdenes que teníamos.

—Ya no hay remedio, pero me parece que de aquí no va á resultar ningún bien.

—Hemos cumplido nuestro deber, dijo Gascoigne.

Hemos soltado á esa canalla á diez millas de distancia de la casa de don Diego de Rivera.

—Nuestras órdenes, Juan, eran trematantes.

—Y tiene ahí una banda de malvados que estráñ ahora á sus órdenes si piensan dirigirse allí.

—Las órdenes, Juan, las órdenes.

—¿Y la pobre Inés?...

—Las órdenes del capitán, Juan.

—Yo discutiré ese punto cuando vuelva á bordo, contestó Juan.

—Ya es demasiado tarde.

—Es verdad, contestó Franco, sentándose

Es de notar que en este sistema los conos de fricción se mantienen en contacto por el empuje de la hélice transmitido por el árbol, sin necesidad de los resortes ni estalladuras de ninguna clase, y que el embrague hace más fáciles el empleo y resplando de todas las hélices.

Tanto el motor como el embrague van montados en un bastidor rígido de acero galvanizado que sostiene también todos los accesorios, tales como botador, carburador, bomba, encendedor, manijas de avance y regulador.

El mecanismo descrito, que no tiene nada de complicado, se coloca fácilmente en el casco, y después de montar el árbol de la hélice y hacer algunas juntas de tubería, la embarcación se halla en condiciones de navegar.

Mencionamos también la citada revista, como muy notable, las canoas automóviles construidas por los Sres. Amblard. El modelo de éstas fué ideal, tanto el mal resultado que veían dando en la Marina los primitivos barcos de motores de explosión, y su objetivo fué obtener un tipo en que se pudiese contar con las siguientes cualidades: arranque fácil en la marcha, funcionamiento seguro, velocidad moderada y, en resumen, garantías de realizar el servicio en condiciones satisfactorias para los industriales y armadores.

Estudiando detenidamente el problema, no han podido olvidarse del importante papel del casco, y bajo este aspecto han logrado armonizar la rapidez con la estabilidad y facilidad de las maniobras con la elegancia de las formas.

Estos barcos automóviles son, según el colega, de empleo frecuente en todas las partes del mundo, y especialmente en las colonias, en las que por la escasez de personal idóneo, el manejo de tales motores ha de hacerse por indígenas, y daban, por lo tanto, equiparse con motores robustos y seguros, libres de accidentes frecuentes y fácilmente reparables. Entre los últimos empleados en las colonias francesas, se cuenta un barco de ruedas de 10 caballos para exploraciones, un porta remolcador de 20 caballos y un barco mixto de 60 caballos para transportar viajeros y 40 toneladas de mercancías.

El tipo a que los Sres. Amblard conceden su preferencia es el de barcos anclados en marcha por el petróleo purificado, combustible cuyo empleo presenta grandes ventajas sobre todos los usados actualmente para los motores de explosión resultando entre aquellos la economía y la seguridad.

Se citan, por último, en el artículo los motores de petróleo para embarcaciones de la marca inglesa Wolverine como excelentes ejemplares de máquinas marítimas. Estos giran en ambos sentidos y se desembragan automáticamente; llevan dos ejes cilíndricos, de manivelas acunadas a 120 grados y no producen vibraciones, obteniéndose un perfecto equilibrio de las piezas en movimiento. Su velocidad normal es de 325 vueltas en el modelo de 18 y 24 caballos y de 250 vueltas en el de 90 a 120 caballos.

El casco no asciende a 0,378 litros por hora y caballo; el vaporizador es de detención automática con alimentación de escena durante las paradas. Estos grupos marinos comprendiendo en un solo conjunto todo el mecanismo de la distribución y el árbol de la hélice reversible, tienen estudiado con esmero todos los detalles, y pueden ofrecer sin duda resultados muy satisfactorios en potencia, duración y economía.

El artículo a que nos referimos termina apuntando la correlación perfecta que debe existir entre el barco y el aparato que lo pone en movimiento, tomando nota de la firmeza con que el náutico automovilista navega en los primeros pasos, y pronosticando que antes de mucho la exportación habrá alcanzado a los principiantes de hoy, y los automóviles acuáticos se volverán tan prácticos como sus hermanos mayores que cruzan las carreteras con velocidades asombrosas.

UN INCENDIO

(DESPACHO OFICIAL) Alicante 19 (9,20 n.)

Del Gobernador: Alcalde de San Vicente me telegrafía que esta tarde inició un fuego en una casa de aquel pueblo, lográndose extinguir merced a los esfuerzos de las autoridades y vecindario, y habiéndose encontrado el cadáver de un niño de cuatro años de edad, a quien sus padres habían dejado en casa en compañía de una niña de nueve años y de otro niño de cuatro.

Curiosidades.

Exposición flotante.

El vapor Lake Menagitic, que perteneció en otro tiempo a lo "Beaver Lines", ha quedado convertido en una especie de enorme viajero comercial, según resulta de un gigantesco plan anunciado por las Lines Britannicas, como proveedor del mundo entero.

Su viaje comprenderá todos los países donde la Gran Bretaña tiene intereses, y ha principiado en Londres a fines del pasado Abril para ir desde luego a Halifax, después a San Juan de Terranova, luego a Quebec, Montreal y tal vez a otros puertos del Canadá.

Desde el Canadá el Lake Menagitic pasará por las Antillas para ir a África del Sur. De Durban irá a Bombay, a la isla Mauricio, Colombo, Madrás, Calcuta y Rangson. Pasará el estrecho de Malaca, tocará en Singapur, Hong-Kong, Shanghai, Nippon y Yokohama.

Desde allí se dirigirá a Brisbane, Australia, Sídney, Melbourne, Hobart, Wellington, luego a la América meridional, después de haber doblado el cabo de Hornos, habiendo estado en Buenos Aires, Montevideo y Rio Janeiro, desde donde regresará a Londres, pasando por Sierra Leona en el Oeste africano.

Tan magna empresa comercial tiene cuatro objetos: promover el comercio entre las diferentes partes del imperio, presentar el vendedor al comprador, dar facilidades a los manufactureros ingleses para conocer perfectamente los mercados coloniales y anunciar las industrias inglesas en los puertos extranjeros y coloniales, etc., etc.

Ciento cincuenta industrias y ramas de comercio estarán representadas por sus muestras correspondientes, y todos los camareros se han quitado para hacer en su lugar instalaciones para los objetos expuestos.

Cada expositor dispondrá de un espacio fijo y estará representado a bordo por sus agentes, que serán en número de doscientos.

Esta idea no es nueva, y ya en España la inició hace años el C. de Vilana con su célebre Exposición Flotante a la América del Sur, que no obtuvo todo el éxito que su importancia le daban derecho a esperar.

Recreo Salamanca.

La emigración varamiega no se ha dejado sentir en este R-recreo, cuyos miembros de moda siguen animadísimo; esta noche hay concierto por la banda de Llerena, y en el Cinematógrafo habrá un programa selecto. Para el viernes se anuncia el debut de la notable orquesta "Figuros", que amenizará a diario las agradables soirées del Jardín.

LA MARINA JAPONESA

Documentos oficiales.—Los efectivos del Japon al comenzar las hostilidades.—Activo y reserva.—Estado Mayor y tripulaciones.

Los interesantes datos que a continuación insertamos, acerca del personal de la Marina de guerra japonesa, han sido recogidos en la primera sección del Estado Mayor General de la Marina.

Ministerio de Marina.

Estado Mayor general.—Primera sección.—Situación de la Marina de guerra japonesa en 1.º de Noviembre de 1905.

Datos sobre el personal.

Table with columns: GRADOS, NUMERO de Oficiales, SUELDO anual en francos. Rows include Tai (Almirante), Tai-sho (Vicealmirante), Tai-sa (Capitán de navio), etc.

Cuerpo de Oficiales mecánicos (Kikuan).—Kikuan-soku (mecánico inspector general), 4-1; kikuan-lai-kan (mecánico inspector 1.º), 4-1; kikuan-toh-kan (mecánico capitán de fragata), 4-1; kikuan-lai-kan (jefe mecánico), 25-1; dai-kikuan-shi (mecánico principal de primera clase), 73-4; toh-kikuan-shi (mecánico principal de segunda clase), 49-25; shi-kikuan-shi (mecánico aspirante de primera clase), 19; kikuan-shi-kok-sai (mecánico aspirante de segunda clase), 46; el súplico, 23.

Cuerpo de administración (shuki).—Shukui-sokan (director comisario), 3-3; shukui-tai-kan (comisario jefe de primera clase), 9-3; shukui-tai-kan (comisario jefe de segunda), 38; shukui-sekan (comisario principal), 30-2; shukui-shi (comisario de primera clase), 63-3; toh-shukui-shi (comisario de segunda), 33-1; shukui-shi (comisario de tercera clase), 9; shukui-kohshi (alumno comisario), 10.

Cuerpo de Sanidad (guni).—Guni (inspector general de sanidad), 1-2; guni sokan (director del servicio de sanidad), 3-1; gunitai-kan (médico jefe de segunda clase), 31-2; guni shi-kan (médico principal), 21-1; dai-guni (médico de primera clase), 63-13; toh-guni (médico de segunda), 68; shi-guni (médico de tercera), 27; guni-kohshi (alumno médico), 39.

Maestranza.

El Cuerpo de oficiales de las tripulaciones de la flota (junshikan) comprende 129 ayudantes principales de 1.ª y 2.ª clase (hei-so-toho), cuyo sueldo varía de 1.875 a 2.030 francos, y 642 ayudantes principales de 3.ª, 4.ª y 5.ª clase, asimilados al grado de alférez de navío, con un sueldo de 800 a 1.550 francos. La reserva consta de 15 ayudantes principales de todas clases.

El cuerpo de sub-oficiales (heio), comprende primeros maestros de 1.ª, 2.ª, 3.ª y 3.ª clase (hito-heio) con su sueldo que varía de 130 a 130 francos de segundos maestros de 1.ª y 2.ª clase (hito-heio) con sueldo de 245 a 375 francos; de contramaestros de 1.ª y 2.ª clase (sen-to-heio), con sueldo de 205 a 305 francos. Efectivos totales: en actividad, 2.349; en reserva, 220.

La policía y disciplina están aseguradas por cuerpo especial de sub-oficiales reclutados en todas las especialidades.

El efectivo de las tripulaciones de la Escuadra activa comprende 22.277 marineros, que se reparten así: maniobras, artillería, torpedos, 13.120; timoneros, 667; mecánicos y fogoneros, 6.382; herreros, 313; carpinteros, 385; e impresores, 456; agentes de víveres, 850; músicos, 150. El efectivo de la reserva es de 4.135 hombres.

Reclutamiento.

Las tripulaciones de la Escuadra japonesa proceden de dos distintas fuentes: el reclutamiento y el alistamiento voluntario. La mayor parte de los hombres que pertenecen al primer contingente citado, se eligen entre los que tienen profesiones marítimas. Forman parte de la Armada durante todo su servicio, que comprende: cuatro años en activo, tres en la primera reserva, cinco en la segunda y once después al ejército territorial hasta la edad de cuarenta y un años.

Los alistamientos voluntarios pueden realizarse de simples marinos o como marineros especiales. Los candidatos han de tener de diecisiete a veintidós años, los marineros, y de dieciséis a veintidós los que se dediquen a otras especialidades. La duración del compromiso es de ocho años en el servicio activo, después del cual, los hombres pasan cuatro años en la primera reserva, de la que ingresan directamente en el ejército territorial hasta la edad de cuarenta y un años.

Tanto los hombres reclutados como los voluntarios, tienen el derecho, una vez concluido su tiempo de servicio, a resignarse si reúnen condiciones profesionales, y su conducta es buena.

La duración de cada renganche, es de tres años, con primas para las tres primeras readmisiones. La entrada en la escuela de especialidades lleva consigo el alistamiento voluntario, así como el ascenso a contramaestre obliga al agraciado a permanecer en el servicio activo durante un período de siete años, contados a partir de la fecha del nombramiento, y a mantenerse en la primera reserva hasta que cuente dieciséis años de servicio, incluidos los que estuviera de marino.

Reserva naval.

El personal complementario de la Marina japonesa comprende dos clases, designadas bajo el nombre de primera y segunda reserva, pues los hombres de la territorial están incluidos en el ejército de tierra.

Oficiales.—Forman parte de la primera reserva los oficiales que abandonaron el servicio por cualquier causa, y tienen edad inferior a la que les corresponde legalmente para ser promovidos. La segunda reserva comprende los oficiales que alcanzaron el límite de la edad, y que, sin embargo, quedan, durante cinco años, a disposición de la Marina. Después de este período, los oficiales ingresan en el ejército territorial hasta cumplir los cincuenta años.

Suboficiales.—A consecuencia de disposiciones esenciales, los suboficiales no figuran en la primera reserva, y después de diez y seis años de servicio activo ingresan directamente en el ejército territorial.

Marineros.—Las dos clases de la reserva se componen de hombres reclutados o alistados voluntariamente, que ya cumplieron el tiempo en activo determinado por sus respectivas categorías. Antes de entrar en el ejército territorial, los marineros pasan tres años en la primera reserva y cinco en la segunda, y los voluntarios figuran únicamente cuatro años en la primera reserva.

Las reservas de todos los grados están sometidas a tres llamamientos: revista de efectivos, llamamiento para las grandes maniobras y en caso de guerra ó de graves trastornos.

LA CAPITAL DE FILIPINAS

Dice un periódico de Manila que parece confirmarse el rumor de que Biguio es el sitio designado para capital del Archipiélago.

El secretario de Guerra Mr. Taft, está gestionando en América semejante traslado, fundando sus razones en que el clima de Baguio es saludable para los americanos.

La nueva capital—dice Mr. Taft en su proyecto—estará a 155 millas de Manila y a 500 pies de altura sobre el nivel del mar; circunstancias todas muy favorables a la salud de los americanos. Biguio será para éstos lo que Simla, en la India, para los ingleses.

Varios periódicos proponen que la capital del Archipiélago sea Anipolo ó Montalbán; pues Biguio está muy distante de los pueblos del Sur y Centro de Luzón.

EL SORTEO DE NAVIDAD

La Dirección general del Tesoro ha publicado el prospecto de premios para el sorteo que se ha de celebrar el 23 de Diciembre del corriente año, y que consistirá de 40.000 billetes, a 1.000 pesetas cada uno, divididos en décimos a diez pesetas.

Por este sorteo se distribuirán 28 millones de pesetas en 2.001 premios y 3.999 reintegros, de la manera siguiente:

Un premio de 5.000.000 de pesetas; otro de 3.000.000; otro de 2.000.000; otro de 1.000.000; otro de 500.000; otro de 250.000; tres de 100.000; tres de 80.000; cuatro de 40.000; ocho de 20.000; ocho de 10.000; 10 de 4.000 y 1.558 de 5.000.

99 aproximaciones de 5.000 pesetas cada una, para 1 a 99 números restantes de la centena del que obtenga el premio de 5.000.000 de pesetas.

99 de 5.000 ídem para los 99 números restantes de la centena del premiado con 3.000.000 de pesetas.

99 de 5.000 ídem para los 99 números restantes de la centena del premiado con 2.000.000 de pesetas.

99 de 5.000 ídem para los 99 números restantes de la centena del premiado con 1.000.000 de pesetas.

Dos de 35.000 ídem para los números anteriores y posterior al del premio de 5.000.000.

Dos de 3.000 ídem para los del premio de 3.000.000.

Dos de 20.000 ídem para los del premio de 2.000.000.

Dos de 15.500 ídem para los del premio de 1.000.000.

3.999 de 1.000 pesetas para los 3.999 números cuya terminación sea igual a la del que obtenga el premio mayor.

SUCESOS

Riña.

Riñendo ayer tarde en calle de Ercilla Luis T-ribio y Alejandro Fernández Estoraco, el primero armado de una cuchilla de z-puñero, intentó degollar a su contrario, no consiguiendo, afortunadamente, más que ocasionarle una leve herida en el cuello.

Luis Tribio fué detenido, y Alejandro Fernández ingresó en la Casa de Socorro del distrito.

Una denuncia.

En el Juzgado de guardia se presentó anoche una mujer manifestando que estaba casada en segundas nupcias y que su actual marido le había obligado a que todos sus bienes los pusiera a nombre de él.

Hecho esto, se erigió su esposo en amo absoluto de la casa, y desde entonces cambió de conducta, maltratándola de obra a la dicente y a una hija de diez y ocho años que tenía de su primer marido.

Choque de carruajes.

A la entrada de la calle Mayor se desbocó ayer el caballo de un coche de punto.

Los transeúntes se alarmaron al ver la desenfrenada carrera del cuadrúpedo, por sitio tan concurrido; pero poco después chocó con otro carruaje en la misma calle, causándose ambos grandes desperfectos, y terminando el cuadrúpedo sin desgracias personales, afortunadamente.

Borracho criminal.

Frente al cuartel de la Escolta Real ocurrió ayer tarde un sangriento suceso del que resultó un hombre herido de gravedad.

Casto Gómez García es un individuo que tiene, frente a dicho cuartel, un puesto de baratas.

Las inmediaciones tiene su puesto Telmo Landero, según de profesión.

Ayer T-imo hizo dos ó tres visitas al puesto de Casto, bebiéndose toda el agua que tenía en el botijo.

Hay se acercó Telmo al puesto de su amigo y le pidió el botijo, contestándole Casto que se lo daría siempre y cuando fuese después a llenarlo a la fuente.

Entonces Telmo sacó una navaja y asestó una puñalada a Casto Gómez, dándose acto seguido a la fuga.

El herido fué trasladado a la Casa de Socorro del distrito de Palacio, donde los médicos de guardia le curaron una herida en la región epigástrica, lesión que calificaron de grave.

Después de curado pasó al Hospital de la Piedad.

El agresor fué detenido a los pocos momentos por Julio Gómez, sargento de 1.ª clase, y Tomás de Diego, soldado del mismo Cuerpo.

Telmo Landero tenía una borrachera monumental, y hubo que llevarle a la Casa de Socorro, donde le administraron el amonico.

Guerra ruso-japonesa.

Apresamiento de un vapor.

Los japoneses han apresado el vapor inglés Pei-ning, que se dirigía de Shanghai a Niut-chuang.

Derrota de una columna rusa.

Un despacho de Tokio que publica el periódico The Daily Mail, da cuenta de que los japoneses ocuparon el día 14 de Tapin-gelamb, cerca de Niut-chuang. Al día siguiente un Cuerpo de Ejército de 10.000 japoneses atacó a otro ruso de 5.000 en Seisokling, a 20 millas de Tachichao y después de prolongada lucha, los rusos se retiraron en dirección a esta última plaza, dejando 20 muertos en el campo de batalla.

Gran sensación en Inglaterra por el apresamiento de buques ingleses.—Tránsito de relaciones entre Inglaterra y Rusia. Londres 20.

La captura del Malacca y otros vapores

ingleses por los cruceros rusos, ha originado en la opinión un marcado movimiento de vehemente protesta.

En las Cámaras de los Comunes el conde Percy ha declarado que el Gobierno concede a este asunto la seria atención que merece.

Los periódicos de la mañana consagran al tema atención preferente y publican artículos sensacionales énterwiev con los Almirantes y otros jefes de Marina, declarando unánimemente ser ilegal la conducta de los cruceros rusos.

The Dai y Express dice que en el Consejo de Ministros calabrado ayer, se acordó redactar y expedir a San Petersburgo en el término de 43 horas, un enérgico despacho sobre este asunto.

The Morning Post añade que Inglaterra debe exigir la restitución inmediata del Malaca y una indemnización.

CRUCEROS RUSOS.

Tokio 20. Los cruceros rusos Rossia, Rurik y Gromoboi pasaron esta mañana el estrecho de Tsougareu y entraron en el Océano Pacífico.

La Escuadrilla de Vladivostok. Tokio 20.

La Escuadra de Vladivostok ha ganado en velocidad a un vapor japonés al Este de Tsougareu. Descócese el nombre del mismo. (Textual).

DE PORTUGAL

Escríben de Lisboa a la Agencia Fabra: Carece del alcance que se le había querido dar la reciente conferencia del Ministro de Negocios Extranjeros y el Director general de Ultramar, suponiéndola relacionada con desagradables noticias de Angola.

Los periódicos consagran enérgicos artículos a censurar la conducta del gobierno que, sin publicidad ninguna, ha reformado el contrato con la Compañía de Tabacos. Los capitales extranjeros llegados con este motivo a Lisboa, han regresado ya al extranjero. La Prensa toñ pide que se publique el nuevo contrato íntegro y no el extracto que se conoce.

FRANCIA Y EUROPA

La cuestión de Marruecos.

Según el corresponsal del periódico Petit Parisien en San Sebastián, la solución definitiva en las gestiones que vienen realizándose entre Francia y España respecto a Marruecos, dista mucho de hallarse próxima, a causa de las exigencias de España, que quisiera prescin dir del acuerdo franco-ingles. El Sr. Maura aspira según parece, a obtener más beneficios que los logrados por sus predecesores los liberales.

Sin embargo, interrogado el Sr. León y Castillo por el mismo periódico ha declarado que España, tiene como único deseo el de llegar a una completa inteligencia; no considera despreciable ni mucho menos el convenio franco-ingles; no ha mostrado nunca exigencias, ni las negociaciones habrán de sufrir interrupción, aún cuando en obra de tal importancia algunos puntos deben ser estudiados detenidamente.

El Embajador de España, protesta contra la actitud atribuida al Presidente del Ministerio español Sr. Maura.

Ultimos telegramas

Misa solemne. Roma 20.

En el templo de San Pedro, se ha celebrado en la mañana de hoy una misa solemne por ser aniversario de la muerte de León XIII. Han asistido el Papa Pío X, el Sacro Colegio, Cuerpo diplomático, en el que figuraba el Embajador de España y una concurrencia numerosa que se calcula en 5.000 personas.

Según comunican desde Sevilla el teatro Minuto se propone volver a torrear y desear hacer su reaparición en breve en la plaza de Madrid.

El laureado escultor vallesolano, D. Aurelio Carretero ha enviado al Ayuntamiento de Medina del Campo un proyecto de monumento a Isabel la Católica, para erigirlo con motivo del centenario.

El monumento mide en total tres metros y medio de altura.

El primer cuerpo del pedestal es de piedra, rodeado por una veja original y suculísimas. El segundo es de bronce, y con inscripciones en el friso.

Y remata el monumento un busto en bronce de la reina católica, cuya altura es de un metro cuadrata centímetros.

Es una obra artística, por la que merece plácemes el notable escultor.

En Cercedilla ha sido víctima de un sensible accidente, por haber caído de un caballo, uno de los hijos del exministro Sr. Cobian. Se produjo algunas heridas.

Vivamente deseamos el completo restablecimiento del paciente.

En el Certamen Internacional de Tiro, verificado recientemente en Lyon, han obtenido el segundo premio nuestro compatriota el cabo de casabineros de la compañía de Vigo, Sergio González.

En los Centros policíacos es objeto de todas las conversaciones la actitud en que, con respecto a un compañero suyo, se han colocado los delegados de vigilancia de Madrid.

Las indicadas autoridades, entendiendo que el asunto que tan directamente afecta al con-pañero pudiera perjudicar a toda la colectividad, de no solucionarse pronto, se han dirigido a superiores para que éstos resuelvan con toda urgencia lo que crean más conveniente para el prestigio del Cuerpo.

Ha sido agraciado por el Gobierno francés con el nombramiento de caballero de la Legión de Honor, el distinguido corresponsal de nuestro estimado colega La Correspondencia de España, D. Ricardo Blasco, a quien enviamos por ello nuestra más entusiasta felicitación.

Unicos que conservan y mejoran la vista, los aprobados por los mejores Doctores y Científicos como garantía se dan a prueba, y no sienten satisfactorias a la vista, se devuelven el dinero. El expendo M. J. Dubose, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Por 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.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Veneranda

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico. El día 16 de Julio saldrá de Bilbao, el 20 de Santander...

Línea de New-York, Cuba y Méjico. El día 26 de Julio saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga...

Línea de Venezuela-Colombia. El día 11 de Julio saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga...

Línea de Filipinas. El día 16 de Julio saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias...

Línea de Buenos Aires. El día 3 de Julio saldrá de Barcelona, el 5 de Valencia...

Línea de Canarias. El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante...

Línea de Fernando Póo. El día 25 de Julio saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz...

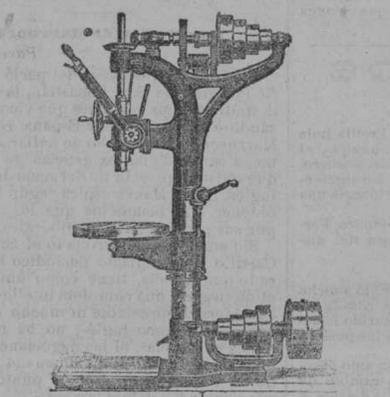
Línea de Tánger. Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.

VIGÉSIMA EDICIÓN, 1904. GUÍA COMERCIAL DE MADRID Y SU PROVINCIA. Publicada con datos del ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BAILLIERE).

Diario de la Marina

TALLERES: MADRID. En los talleres de este acreditado establecimiento se confecciona toda clase de trabajos tipográficos...

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W. REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID.



Schuchardt y Schütte Máquinas y herramientas BILBAO, Gran Vía 29.

Taladros, fresadoras, cepillos, tornos, martillos de forja á vapor. Máquinas de labrar madera.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA LINEA REGULAR DE VAPORES ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Terabe de Digital de JABELONTE. El más eficaz de las máquinas para la fabricación de cartas.

Nuevo Motor "Benz" á gas pobre desde 4 á 150 caballos. Aplicable á todas las industrias.

Compañía de Cementos Gaditanos, S. A. FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND Puerto Real (Cádiz).

ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas. Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas. Tranvías aéreos. Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS PRESUPUESTOS GRATIS

Compañía Hamburgo-Sudamericana VAPORES CORREOS DIRECTOS RIO DE LA PLATA Salidas quincenales de Vigo.

MANUEL MERCADER SAN SEBASTIÁN Armador de los vapores nombrados "MA-MELENAS" dedicados á la pesca de altura en el Cantábrico.

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS MARITIMOS Y CONTRA INCENDIOS Capital: 5.000.000 Pesetas

RECARTE HIJO ALMACENISTA Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15 MADRID Casa fundada en 1836.

Influencia del poder naval en la Historia. POR A. T. MAHAN Traducción de los tenientes de navío D. JUAN CERVERA Y JACOME

PEDRO DOMEQ Cosechero y almacenista y exportador de vinos JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730