Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.135 | Redacción y Administración, | Madrid, Miércoles 2 Noviembre de 1904 | Calle de las Veneras, 5 | Dos ediciones diarias

EL TESTAMENTO DEL GOBIERNO

La impresionabilidad del temperamento de nuestra raza, la lleva en su acción, desde el grado mayor de excitabilidad al último extremo de abatimiento, con una rapidez perniciosa que le impide apreciar con ánimo tranquilo la realidad en los sucesos que se han determinado.

Todos cuantos en España se ocupan de política, aseguran que el Gobierno no hubiese salido con vida de la discusión de los suplicatorios, á no haberse terminado ésta con la inesperada fórmula de avenencia aceptada por las oposiciones en el Parlamento.

Es lo probable que así hubiera ocurrido; pero tampoco se puede desconocer que con lo hecho, si no un golpe que produce muerte instantánea, se ha inferido al Gobierno una herida profunda, que no mata en el momento, pero que es incurable, y en corto tiempo ha de tener el mismo resultado; con la ventaja de que no se podrá atribuir á las oposiciones parlamentarias un espíritu de apasionamiento y de violencia que no cuadra bien á las personas que en ellas figuran, y que están llamadas á dirigir el país en sustitución de las que hoy lo hacen.

Que el Gobierno ha transigido en la fórmula de avenencia dejando mucha lana entre las zarzas es innegable, así como también que á consecuencia de la actitud de las oposiciones se ha determinado en la mayoría del Congreso un gran resquebrajamiento, que ya empieza á dejarse traslucir con síntomas alarmantes.

La prueba de ello es que el Gobierno elude al reanudarse las sesiones, traer al debate en el Congreso los proyectos políticos, tales como el de la reforma de la Administración local y saneamiento de la moneda, cuya discusión anunció de modo tan solemne el Sr. Maura, como de urgente necesidad para la labor del Gobierno; y ahora las pospone al de las reformas de Marina, que ocupaba un turno muy por bajo en la orden del día.

Esto claramente indica que el Gobierno trata de eludir la discusión de cuestiones, en las que la opinión de la mayoría se halla muy dividida; y pretende prolongar su ya difícil existencia, lanzando al palenque de la lucha parlamentaria un proyecto de aspecto anodino, que aunque se refiere á una cuestión tan vital para el país como es su defensa naval, no apasiona á los políticos españoles; tanto más, cuanto que por dicho proyecto no se exigen sacrificios pecuniarios á la Nación y al parecer sólo se trata de extravagantes reformas que únicamente afectan á la constitución de los servicios de la Marina, ramo de la defensa nacional, que desgraciadamente en España inspira, por ignorancia, bastante indiferencia.

Pero á poco que se fijara la atención de las oposiciones en dicho proyecto, que representa *el escamoteo de otro*, que fué causa de perturbaciones graves en el seno del partido gobernante á raíz de subir al Poder, se vería que constituye una de las rectificaciones más humillantes hechas por el Sr Maura, que con tanta vehemencia patrocinó no hace todavía un año, el proyecto de construcción de la gran Escuadra que el Sr. Sánchez de Toca proponía con un carácter tal de urgencia, que motivó el que el Sr. Villaverde lo tildase de *impaciente*.

Además, el proyecto de reformas de la Marina, contra el cual se ha manifestado unánime la opinión de la Armada, desde el Almirante hasta los que en ella figuran con las categorías más inferiores, es un delirio de desorganización, por la que no sólo se perjudica gravemente al personal de la Armada sin resolver nada en el fortalecimiento de la defensa naval, sino que implica su aprobación, el arriendo de los Arsenales, con lo que se crea y fundamenta una situación que va derechamente encaminada al logro del propósito de entregar la construcción de la Escuadra al famoso sindicato que espera esta decisión, oculto tras la cortina y que es para quien en realidad se trabaja.

No es otra la finalidad de ese proyecto, cuya discusión anticipa el Gobierno, tanto para eludir la de otros que acelerarían su muerte, como para que cuando ésta, que se halla muy próxima, ocurra, se halle ya aprobado un asunto en el cual los señores Maura y Sánchez de Toca han revelado tener un interés grande.

El apresurar la discusión del proyecto de reformas de la Marina, es el síntoma más evidente del peligro de muerte en que se halla el Gobierno, pues puede considerarse como el *testamento* político del Presidente del Consejo, en la convicción de que no ha de poder sacar adelante ninguno de los demás que tiene presentados el Gobierno á las Cortes.

Y si las oposiciones se percataran bien de la gravedad que el proyecto de reformas de la Marina entraña, ni aún ese lograría ver aprobado un Gobierno, cuyos días están contados, á causa de la herida mortal de necesidad que en la cuestión de los suplicatorios ha recibido.

MARINA MERCANTE

PENSIONES Y RETIROS

Con frecuencia se leen en la prensa diaria y profesional, noticias de naufragios, horribles incendios y aterradores siniestros marítimos de los buques mercantes.

En todos ellos hay capitán, hay oficiales, hay maquinistas, hay contramaestres, hay marinería que tienen familia y sagrados deberes, y que en lucha constante y titánica contra los desencadenados elementos, encuentran una muerte tanto más prematura, cuanto es más obscura y misteriosa.

¿Quién recuerda después los naufragios de los buques mercantes? Sólo unas cuantas familias enlutadas, sin amparo moral ni material, que llevan su corazón envuelto en los negros crespones de su desgracia.

Para ellas no hay pagas de toca; no hay más que indiferencia y abandono; montón anónimo en donde se acibaran y lloran en silencio los apremios del infortunio, de la miseria y de la necesidad.

Todo esto evidencia la conveniencia de establecer una Caja general de pensiones y retiros para la Marina mercante, que sea una defensa en la vejez de los marinos y un amparo en las soledades y orfandades de sus familias.

Casi todos los funcionarios del Estado disfrutan ya de derechos pasivos; y hasta los obreros han establecido instituciones de previsión y ahorro, que resuelven el magno é inextricable problema del porvenir; únicamente la Marina Mercante tiene sin resolver este asunto que implica una necesidad inaplazable.

Este problema lo debe resolver por sí misma la Marina mercante, porque sería inútil aguardar á que el Estado ó las empresas navieras lo resuelvan. Mas para ello, es preciso que los marinos mercantes despierten de su letal sopor, y unidos en un sólo esfuerzo y voluntad, eviten que subsista un estado de cosas que pugna con el propio instinto de conservación y con el cumplimiento de los más altos y sagrados deberes.—X.

La Escuadra de instrucción.

POR TELÉGRAFO

Coruña 2.

Mañana se espera, procedente del Ferrol, la Escuadra de instrucción al mando del General Lazaga.

Forman la Escuadra el acorazado *Pelayo*, los cruceros *Cardenal Cisneros*, *Princesa de Asturias*, *Río de la Plata y Extremadura* y el cañonero *Alvaro de Bazán*.

En este puerto fondearán sólo horas, siguiendo la práctica de ejercicios de tiro por las costas de Galicia hasta llegar á Cádiz.

Corresponsal.

POLÍTICA

Está á la vista

No hay que volver sobre los términos de la inopinada solución dada al conflicto parlamentario de los suplicatorios, sino señalar imparcial y serenamente sus efectos, que son de gran inquietud en el campo ministerial y de extremada decepción en el de las oposiciones.

Justificada en ambos campos la desilución, hay que reconocer que estando el conflicto en su período más culminante surgió la fórmula de concordia, buena ó mala, en el instante en que las minorías acordaron defenderse contra la proposición Silió, negándose á que salgan los demás proyectos de la ley pendiente.

La gravedad nació de esto quedando plenamente evidenciada la impotencia del Gobierno, creándole una situación imposible de que la fórmula no es más que un expediente para iniciar la serie de acontecimientos que ahora habrán de desarrollarse para restablecer la normalidad constitucional.

Ni el jefe del Gobierno tenía en el bolsillo el decreto de suspensión de sesiones ni mucho menos el de disolución, ni tiene el camino de sus arrogancias tan sembrado de rosas como tratan de hacer creer los ministeriales. Antes al contrario, de esta lucha innecesaria con las minorías ha resultado de tal modo quebrantado, que su eclipse no tardará en manifestarse.

El partido gobernante que estaba bastante deshecho por las piruetas del lirismo anticonstitucional del Presidente del Consejo de ministros, ha sentido vibrar en la actitud digna del Sr. Romero Robledo el instinto de la propia conservación y sus elementos principales derivan ya hacia este núcleo, comprendiendo que es indispensable rectificar el rumbo para no caer en el descrédito y en el ostracismo.

El presidente del Consejo de Ministros, ante propios y extraños, ha demostrado su incapacidad política y parlamentaria, que implica su separación de la función de gobierno, porque ya todos, amigos y adversarios, están completamente persuadidos de que es incompatible con el orden moral, y lo habría sido también con el material si no se hubiese patentizado de una manera tan palpable en la opinión el sentimiento de la legalidad constitucional y del principio de autoridad.

Ahora es cuando verdaderamente se está determinando la orientación de gobierno, y como la decepción ha sido general y la equivocación hay que enmendarla, se aproximan acontecimientos políticos de importancia que no han de ser sino el desarrollo natural de las enseñanzas tan rudamente adquiridas.

Si el partido conservador no ha perecido en la demanda, al Sr. Romero Robledo lo debe, que ha tenido la gallardía indispensable para hacerle comprender que el jefe del Gobierno lo conducía inconscientemente al suicidio; y acaso no tardaremos mucho en ver que, arrojando el necesario lastre, también tenga que agradecer al presidente del Congreso el poder llegar á puerto de salvación.

Con su actitud en el conflicto de los suplicatorios, el Sr. Romero Robledo ha prestado un eminente servicio á la libertad, á la monarquía y al país; y eso lo reconoce y lo confiesa todo el mundo... y está á la vista.

TORERIAS

Tajada que lleva el gato...

Después del topetazo de la supresión de los toros dominicales, acordada por el Instituto de perturbaciones públicas, los aficionados al toreo andaban cabizbajos y cejijuntos sin saber qué hacer.

Parecía que el mundo se había desplomado sobre sus espaldas, que se les cerraban todos los caminos. Veían el porvenir obscuro como boca de reformador social, y reinaba por doquier entre la toreria andante el más negro pesimismo.

Ahora comienza á renacer la confianza, y no tiene límites, según los periódicos, el entusiasmo que reina entre la gente de coleta y sus adláteres correspondientes, con motivo de la próxima celebración del mitin taurino, que será monumental, trascendental, piramidal.

No hay ejemplo de solidaridad mayor que la ofrecida en estos momentos por la gente torera, y desde el primer sobresaliente de espada hasta el último monosabio, todos demuestran «ir á una», procurando que en el mitin resalte la fuerza, la unión... y la sangre torera.

No se sabe todavía dónde será el mitin, que de antemano se puede calificar de monstruo; unos quieren que sea en la Plaza de Toros; otros en los Jardines del «Buen» Retiro, y otros en un frontón; pero sea donde quiera, allí se oirán cosas buenas, archifamosas, en defensa de una profesión que hasta aquí ha estado amparada por las leyes, los reglamentos y las ordenanzas.

La Junta organizadora está recibiendo adhesiones á millares; y para que no haya demasiada confusión se ha dispuesto que solamente tomen parte activa en el mitin cuatro oradores; uno en nombre de los aficionados; otro en el de los toreros; otro en el de los ganaderos, y otro en el de la prensa profesional.

Para estar en carácter, debieran ser, en opinión de un idólatra de los cuernos, no cuatro, sino seis, tantos como los moruchos lidiados en las corridas ordinarias, el número de los oradores que salgan al ruedo, ó á la palestra en el indicado mitin; y, en este caso, consideran los técnicos que el quinto orador hablase en nombre de los confeccionadores de los trajes de luces, y el sexto en el de los contratistas de caballos.

Sea como quiera, el hecho es que en el mundo de la toreria no se habla ahora más que del mitin, y en él se concentran todas las miradas y todos los esfuerzos, pareciendo que de ahí ha de salir el remedio de todas sus actuales cuitas.

En realidad, para la gente que viste de corto, el problema planteado es de vida ó muerte; porque de subsistir la supresión de los toros dominicales, tendrán que cortarse muchas coletas y cambiar de profesión y de vida infinidad de macarenos que encontraban en el ejercicio de su arriesgada profesión el medio de sostener á sus familias.

Pero el mitin es posible que dé «fiasco», porque los procedimientos persuasivos no sirven, como dijo el otro, para abrir las ostras; y si con discursos esperan los profesionales y los aficionados del toreo convencer á los señores del Instituto de Reformas sociales ¡ya tienen trabajo!

Cuando en los primeros momentos no se ha hundido el firmamento ni han temblado las esferas, va á resultar muy difícil, si no imposible, que se hundan y tiemblen después, por aquello de que agua pasada no mueve molino.

En esto de la torería andante, puede que ocurra como con la política, mucho ruido y pocas nueces; mucho «fufú» y poco «ñamiñami»; porque es lo cierto, que quien se aguanta con el primer garrotazo, está en admirables condiciones para recibir el segundo y el tercero, *et sit de cæteris*.

Bueno es, sin embargo, que se abran las válvulas de la caldera para evitar una explosión, y que los toreros *de verdá*, y los aficionados, y los que de cerca y de lejos comen, ó mejor dicho, comian con los toros, pongan pies en pared para que las corridas vuelvan á celebrarse en domingo...; pero «desengañémonos», tajada que lleva el gato, tarde ó nunca vuelve al plato.

Abel Imart.

A PASO DE TORTUGA

Se ha publicado la estadística del comercio exterior, y con tal motivo, los diarios oficiosos echan las campanas á vuelo, ponderando los resultados favorables que arroja el saldo de la balanza mercantil.

El período de examen no comprende el año natural, sino los nueve meses primeros del corriente, en el que las exportaciones han ascendido á 624,20 millones y las importaciones 607,53, dejando un saldo de 16,67 millones de beneficio; mientras en igual período del año anterior las exportaciones fueron 605,80 millones y las importaciones 624,01, con un saldo en contra de 18,21 millones.

Pero si bien este resultado acusa un mejoramiento respecto de la acción general, que parece indicar un paso firmeme en el camino de nuestra regeneración económica, hay en cambio detalles parciales que llevan el desconsuelo al ánimo mejor dispuesto para los optimismos oficiales.

Solamente en un mes, el último de los considerados en el período de nueve, correspondientes al año actual, se han importado en España cerca de 21 millones de kilogramos de cereales, especialmente trigo, cebada y maiz, que representan una salida de oro muy importante.

De esos 21 millones, Rusia ha suministrado ella sola más de 15, y como se ha rebajado en dos pesetas el derecho arancelario sobre los trigos, resulta que sólo por este concepto, el trigo ruso ha dejado de ingresar en las Aduanas españolas más de 300.000 pesetes, que no es un grano de anís.

Ahora bien, esa rebaja arancelaria y ese consiguiente aumento en la importación de cereales, ¿ha facilitado la cuestión abrumadora de las subsistencias? Nada de eso. Después de votada la rebaja, el precio del pan ha subido dos veces.

España exporta más que importa en los nueve primeros meses del corriente año; pero el Tesoro no percibe todo lo que podía haber ingresado sin la rebaja arancelaria; y al mismo tiempo se encarece el pan, artículo de primera é indispensable necesidad.

Este sólo dato, entre otros, demuestra que la pretendida regeneración económica está todavía muy lejos; que no hay en la dirección de las fuerzas productoras y en la administración pública, aquella clarividencia necesaria para encauzar el movimiento mercantil; y que vamos á paso de tortuga en el camino de la evolución arancelaria.

Y eso ocurre porque no se sacan de las estadísticas las enseñanzas correspondientes y porque falta un plan, una dirección superior que aprecie en detalle y en conjunto los resultados de la exportación y de la importación estableciendo el oportuno equilibrio entre la producción y el consumo; entre la oferta y la demanda.

El tranvía de El Pardo.

Un choque.—Siete heridos.

Algo más allá del Puente de los Franceses chocaron anoche, á las siete y media, un tren de la línea de El Pardo y una jardinera de la Compañía general de ómnibus.

El choque produjo general espanto en los viajeros del carruaje atropellado y bastante alarma en los que iban en el tranvía.

La confusión entre los primeros fué grandísima y pronto se echó de ver que habían resultado bastantes heridos.

Estos fueron los siguientes:

Julián Abad Naranjo, de treinta y tres años, casado, con una contusión en la región sacrocoxígea, de pronóstico reservado.

Francisco Orejón, de cuarenta años, con varias erosiones en la caro.

Anselmo González, de veinticinco años, con una herida contusa en la región fronto-parietal derecha y dos en el occipital del mismo lado. Además, tiene fracturado el húmero izquierdo y varias erosiones en la cara. Se le ha calificado de grave.

Luis Jiménez, de veinticinco años, con varias heridas leves en las manos.

Bonifacio González, con heridas en la región fronto-parietal y fractura del hueso. Grave.

José Muñoz López, con varias contusiones en diferentes partes del cuerpo, leve; y

Justo Morón Borguedo, de sesenta años, cochero, que guiaba la jardinera destrozada, resultó con una herida contusa en el frontal izquierdo, con fractura del hueso y equimosis en varias regiones de la cara. También tenía conmoción cerebral, y su estado es grave.

Este último y Julián Abad fueron curados en la sucursal de la Casa de Socorro del distrito de Palacio y los cinco restantes en la Central de dicho establecimiento benéfico, siendo después trasladados todos á sus domicilios.

El coche de la Compañía de ómnibus resultó destrozado, y dos de las cinco mulas que lo arrastraban sufrieron varias heridas.

Del suceso no se tuvo en Madrid conocimiento hasta después de las nueve.

El tranvía continuó su viaje á El Pardo, y se esperó su regreso para detener al maquinista Rufino Carrero y al fogonero Antero Fonemberte y averiguar las causas del siniestro.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CCXXVI

El 28 de Noviembre de 1865, á las cuatro de la tarde poco más ó menos, vino á bordo de la fragata *Villa de Madrid*, surta en Valparaíso el Cónsul de los Estados Unidos de América á visitar al General Pareja, con el pretexto ostensible de gestionar por algunos intereses de sus nacionales, que consideraba lastimados en el bloqueo del referido puerto de Valparaíso. Permaneció á bordo como una media hora hablando con S. E. en la Cámara.

Este subió á despedirlo, y en los momentos de salir le preguntó el General:

—Y bien, ¿qué se dice por tierra?

—Nada, mi General; lo que ya sabrá usted de la captura de la *Covadonga* por la *Esmeralda*.

Como herido del rayo quedó el General con tan inesperada y desagradable nueva. Fuese el Cónsul y los que quedaron á bordo hicieron los comentarios consiguientes.

El ánimo del General Pareja venía ya entristecido hacía días, muy especialmente desde el 13 de Noviembre, días de S. M. la Reina, en que los buques extranjeros, surtos en Valparaíso, con pretextos más ó menos plausibles, excusaron tomar parte en nuestras demostraciones de saludos y engalanados en tal ocasión.

Los que trataban al General, observaron ya en él cierta preocupación moral; pero no pudieron nunca calcular que tuviera el resultado que vamos á exponer.

El 29 volvió el Cónsul, confirmó sus nuevas y trajo un periódico en el que se describía el suceso y la entrada de los prisioneros en Santiago de Chile.

El 30, que fué el día de la desgracia, amaneció para el General Pareja, sin que éste se hubiera desnudado; su criado, que entró en la cámara á las ocho de la mañana, lo encontró despierto, vestido con un gabán y recostado, luego se supo que había permanecido sobre cubierta hasta hora muy avanzada, le preguntó el criado si traía agua para lavarse y contestó: *No, hoy no me lavo.*

A esta hora entraba el vapor *Paquete*, del Callao, en el cual venía D. Antonio Agacio, ex cónsul de España en Valparaíso.

Cuando éste llegó á bordo entregó al General los pliegos del Brigadier Méndez Núñez, en el que se le participaba ser ya un hecho la declaración de guerra á España por la República del Perú. No pareció afectarle al General Pareja esta nueva; siguió todo aquel día entregado á sus usuales ocupaciones. Durante la comida, que tenía lugar á las cuatro de la tarde, no habló una palabra en la mesa, las únicas que pronunció antes de sentarse fueron á Agacio, diciéndole: «Amigo, tendrá usted que comer comida de bloqueo.» Concluída la comida subió fumando sobre cubierta; habló con el Comandante Alvargonzález y el Mayor General Lobo, siendo el último diálogo.

—Amigo, este suceso de la *Covadonga* me tiene sin hombres:

—*D. Claudio Alvargonzález:* Pues, mi General, no extrañaría que hubiese sucedido lo propio á la *Vencedora*, porque quizá pudo encontrarla en el tramo de costa comprendido entre Valparaíso y la Concepción.

—*El General:* Hombre, si tal sucediera, era cosa de pegarse un tiro.

Con estas palabras, bajó á su cámara y es de inferir que él calculó se sabía algo de la *Vencedora* y que trataban de ocultárselo. Como era después de comer, todos los oficiales estaban de tertulia en el puente. Los que estaban en la batería oyeron dos tiros á popa, que creyeron eran de los maquinistas que tiraban á las gaviotas, y no eran sino del General, que tiraba con el revólver á las gaviotas, por dos veces, para cerciorarse sin duda del arma.

En seguida fué á su cama, se acostó cuidadosamente y se disparó el tiro que puso fin á su existencia, dejando escrito un papelito, en que daba las gracias á su sobrino D. Pedro Pastor, por su buen comportamiento con él, y encargaba que no se le enterrase en aguas chilenas y que se portasen todos con honor.

Su criado fué el primero que entró, que salió convulso y dió la alarma. Lo que á esto siguió es facil de prever.

Inmediatamente que ocurrió el suicidio del General Pareja, se encargó del mando D. Claudio Alvargonzález, Comandante de la fragata *Villa de Madrid*, que era el Capitán de navío más antiguo y de acuerdo con el Mayor general, se determinó unirse en Caldera con las fragatas *Blanca* y *Berenguela*, recogiendo á la primera en Coquimbo, para donde se salió el mismo día 30.

Fuera de las aguas jurisdiccionales de Chile, se le dió sepultura al cadáver del General en la mar, á las siete de la noche siguiente, sin otros honores que los de tener formadas las brigadas en el momento de la salida de á bordo.

Se le dió sepultura eclesiástica y se celebró misa de cuerpo presente *sub-conditiones*.

En Caldera se posesionó del mando el Capitán de navío D. Manuel Pezuela, Comandante de la *Berenguela*, quien hizo conocer oficialmente á la Escuadra lo ocurrido, mostrándose pesaroso á la par que alentado.

El 12 de Diciembre, llegó á Caldera la *Numancia* con el vapor *Marqués de la Victoria*, procedente del Callao, que venían de resultas de los incidentes de la revolución de aquel país, á unirse espontáneamente á la Escuadra, é inmediatamente su Comandante, el Brigadier Méndez Núñez, se encargó del mando, haciéndolo del de la *Numancia*, el Capitán de navío D. Juan Bautista Antequera. Tales son los pormenores y detalles que existen publicados acerca de este triste y lamentable suceso.

Autor y víctima á la vez el General Pareja, á nadie se le ha imputado la responsabilidad de un hecho que no se pudo evitar; las causas que le indujeron al suicidio, no pudieron ser otras que un exceso de delicadeza y pundonor.

En el mes de Febrero, Bolivia y el Ecuador se declararon contra España, lo que no aumentó la fuerza del enemigo, pero quitaba á la Escuadra española aprovisionarse en el Pacífico. Esta, que después de la muerte de Pareja se había limitado á bloquear las costas de Chile, tomó bajo el mando de Méndez Núñez ofensiva más resuelta.

La Escuadra peruana había salido del Callao después de la declaración de guerra, haciendo alarde de que iba á destruir á la española.

Reunióse con la flotilla chilena cerca del archipiélago de Chiloe, con un total de siete buques, á saber: una fragata y dos corbetas de madera, peruanas y una corbeta y tres goletas con pabellón chileno.

Esta Escuadra, que tenía unos ochenta cañones, esperaba también dos monitores acorazados, construídos en Inglaterra por cuenta del Perú, que habían llegado á Río Janeiro.

Sabedor Méndez Núñez de estos movimientos destacó contra ella dos fragatas españolas, *Villa de Madrid* y *Blanca*, que se pusieron en persecución de los siete buques aliados.

Guardáronse éstos bien de esperar el ataque en alta mar y se refugiaron presurosos en la rada de Abtao, sitio de muy poco calado para los buques españoles, donde era imposible abordar á los chilenos y peruanos.

Sin embargo, allí los atacaron los españoles, y el combate duró dos horas, sin grandes resultados, porque no podía haberlos.

Las fragatas españolas volvieron á Val-

paraíso, y el patriotismo chileno hizo gran ruido con ésta que suponía una gran ventaja.

Entretanto, el representante de los Estados Unidos entró en negociaciones, anunciando al Gobierno de Chile que Méndez Núñez accedía á un arreglo sobre las bases ya propuestas por Francia é Inglaterra. Entre estas bases estaba la de que Chile saludaría primero á la Escuadra española, que le devolvería el saludo. El Gobierno chileno contestó que esta iniciativa era un ataque á la dignidad del país, y que, por otra parte, no podía tratar con los españoles sino de acuerdo con el Perú, Bolivia y el Ecuador.

Esta respuesta era una evasiva, y á ella contestó Méndez Núñez, que si en el término de cuatro días, el Gobierno chileno no aceptaba el arreglo propuesto, la Escuadra española bombardearía á Valparaíso.

En vano los representantes de Francia é Inglaterra hicieron esfuerzos para que el Gobierno chileno cediese. El presidente propuso un combate singular entre partes iguales de la Escuadra aliada, refugiada en Chiloe y la española, proposición que no obtuvo siquiera respuesta por lo absurda.

Entonces los representantes extranjeros trataron de impedir el bombardeo amenazando á Méndez Núñez con sus Escuadras, pero éste respondió que España prefería la honra á los barcos, y el 31 de Marzo por la mañana empezó el bombardeo que destruyó una parte de la ciudad.

Después de este castigo impuesto á los chilenos, el 14 de Abril la Escuadra española levantó el bloqueo de Valparaíso y se dirigió hacia el Callao á donde llegó el 25 con once buques, la mayor parte de madera, que llevaban 275 cañones, Méndez Núñez hizo saber á las autoridades peruanas que rompería el fuego el 1.° de Mayo, si antes no recibía entera satisfacción.

Mucho es lo que se ha escrito sobre el combate del Callao, y aunque esta campaña merecería más espacio para ser bien tratada, lo haremos con alguna más extensión al referir este combate glorioso, que ha de ser objeto de los artículos que van á seguir.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 2 de Noviembre de 1904.

CUENTO

EL JUSTICIERO

El drama que voy á relatar, data de ayer.

Indudablemente, nuestra sociedad se renueva á cada instante, sin tener en cuenta las leyes que la rigen.

Cada cual tiene su moral, su justicia y su religión sin milagros.

Hace algunas semanas, una joven de veintidos años, la condesa de Premedis, fué encontrada muerta en el tocador de su quinta, situada en las cercanías de Niza.

A su lado se halló un revólver, que denunciaba su crimen.

¿Se había suicidado la condesa?

En los libros del registro civil figuraba con el nombre de Marta Ferrier, y la alta sociedad sabía que era hija del marqués de Morenay y de una bailarina del teatro de la Opera.

El señor de Morenay, que había puesto á su hija en un colegio, no podía casarse con la madre, por razones de familia; pero más tarde reconoció al fin á la niña.

Marta de Morenay era una criatura en extremo deliciosa, esplendente de gracia y de belleza.

En el colegio la adoraban con delirio, y tanto sus maestras como sus compañeras, la colmaban de besos y de caricias.

Terminada su primera educación, el señor de Morenay llevó á Marta á su casa, dándola por institutriz á una señorita irlandesa, encargada de completar los conocimientos que la joven debía adquirir.

Cierta mañana, el conde de Premedis fué á almorzar á casa de su amigo el marqués de Morenay.

Cuando trajeron los cigarros, Marta dió un beso á su padre, y se retiró á sus habitaciones.

M. de Premedis dijo entonces á su amigo:

—Mi querido Morenay, tengo treinta y nueve años y 80.000 francos de renta. Nuestros antepasados estuvieron juntos en Fontenoy y...

—¿Qué?...

—Nada, amigo mío, que estoy perdidamente enamorado de Marta y que tengo el honor de pedirte su mano.

—Pero, ¿lo has meditado bien?

—Me he hecho todas las reflexiones imaginables y he calculado la diferencia de edades. Ya sé que tu hija no tiene más que diez y ocho años.

—Ahora, mi querido conde—contestó Morenay—sólo me falta interrogar á la niña. Dentro de una hora recibirás respuesta. Pero ¿sabes quién fué la madre de Marta? Mi hija lo ignora, y nada absolutamente sospecha.

—Estoy enterado de todo.

—Le he dado mi nombre y tú le darás el tuyo.

—Pero si la condesa de Premedis manchase su honor, no serás tú el marido, el encargado de lavar la afrenta, sino yo, el padre. Procura ser feliz, que yo velaré por tu buen nombre.

Marta se estremeció de alegría al tener noticia de su próximo casamiento.

Celebróse, al cabo de poco tiempo, el matrimonio, y los esposos realizaron el tradicional viaje á Italia.

El amor del conde de Premedis fué en aumento, y no se desmintió ni por un instante, durante los tres años de su matrimonio con Marta.

Una noche, la condesa, que se hallaba en un teatro, se sintió ligeramente indispuesta y como víctima de un malestar pasajero.

Al levantar los ojos, había visto ante ella al príncipe de San Vítalo, que varias ocasiones la había tenido en sus brazos en más de un baile de sociedad.

Desde aquella noche, Marta no fué dueña de sí misma y comenzó á pertenecer con el pensamiento y el alma á su rendido amante.

Cierto día, entró de repente M. de Morenay en la quinta de Momboron, después de haber esperado á que M. de Premedis hubiese salido de ella.

El marqués despidió á todos los criados y se presentó en el cuarto donde se hallaba su hija.

—¡Mi padre!—exclamó la condesa palideciendo.

—No, tu juez «Si la condesa de Premedis manchase tu honor, no serás tú—dije á tu marido—el encargado de lavar la afrenta, sino yo, el padre. Procura ser feliz, que yo velaré por tu buen nombre».

Marta cayó de rodillas, y murmuró con voz ahogada:

—¡Perdón, podre mío, perdón!

—No hay perdón para tí—contestó el marqués con acento de ira.--Marta Ferrier, hija de una madre impura, cuya sangre corre por tus venas; no eres digna de llevar los nombres de Morenay y de Premides.

Marta se había levantado.

—¡Piedad, padre mío! ¡Piedad en nombre de mis hijos!

El marqués sacó un revólver y disparó contra su hija.

Cuando al cabo de una hora llegó el conde de Premedis, se sorprendió de un modo extraordinario al no encontrar en su casa ni á un solo criado.

Al entrar y ver al marqués, que venía hacia él, le preguntó con anhelo:

—¿Qué ocurre?

M. de Morenay le asió de la mano y le señaló el cadáver de la condesa, tendido en la alfombra.

El conde lanzó un grito de terror, dobló una rodilla y colocó la mano sobre el corazón de Marta, á la que cogió convulsivamente en sus brazos, llamándola y suplicándola que volviese á la vida.

—Marta—dijo entonces el marqués con voz reposada y grave—manchó tu nombre y yo he cumplido mi palabra.

—¿Qué has hecho, infeliz? ¿No sabes que yo la había perdonado?

En aquel momento se oyó una vocecita infantil que lloriqueando, decía.

—¡Mamá! ¡Mamá! ¿Dónde estás?

Aureliano Scholl.

La Asamblea Nacional de pesca.

Conclusiones aprobadas.

He aquí las conclusiones aprobadas en las sesiones sexta y séptima:

La expedición de patentes.—Los menores á bordo.

«Que se hagan compatibles en sus despachos y requisitos reglamentarios las navegaciones de tráfico de pesca y de cabotaje para los buques provistos de real patente de navegación y mandados por personal competente.

Que en las embarcaciones dedicadas á las pesquerías de gran altura no puedan enrolearse ni ocuparse niños menores de catorce años.

Que en las embarcaciones dedicadas á las pescas costeras de altura, fuera de las tres millas, no puedan enrolarse ni ocuparse niños menores de doce años de edad que no sepan leer ni escribir, ni vayan acompañados ó estén autorizados por sus padres ó tutores.

Que en las pescas costeras fijas y sedentarias, dentro de las tres millas, se permita el trabajo y la inscripción en el rol de las embarcaciones de los niños cuya edad oscile entre diez ó doce años, siempre que sepan leer ó escribir y estén autorizados ó acompañados por sus padres ó tutores.

Escuelas de pesca.

Que deben organizarse, sin demora, en las provincias y distritos marítimos, Escuelas de pesca con carácter teórico-práctico y de variada extensión de estudios, según las localidades, desde la clase más elemental hasta la superior y afectas á las Escuelas de industrias y á los Institutos náuticos, donde los hubiese, ó independientes donde existan recursos para ello. Las horas de clases en dichas Escuelas deberán ser alternas, diurnas ó nocturnas, para facilitar la asistencia á ellas de los pescadores y hacerla compatible con sus faenas.

Con ese objeto se procurará hacer las clases más numerosas en las épocas de descanso de la pesca, y organizar conferencias y lecciones prácticas en los distritos donde no haya escuela, con el concurso de las autoridades de Marina y los presidentes de los gremios de pescadores. También se procurará mediante la publicación de Manuales prácticos de pesca.

Estaciones zoológicas.

Que deben establecerse, cuanto antes sea posible, en los puntos de las costas de España, islas Baleares y Canarias, que reunan las condiciones necesarias, estaciones zoológicas dedicadas al estudio de la fauna y flora marítimas, y que anexas á dichas estaciones deben establecerse Museos escolares de pesca y Escuelas superiores de Bilogía marina. Que el Estado debe dedicar un buque á dichos estudios, y especialmente al levantamiento de las cartas de pesca, auxiliando éste mediante el uso reglamentario de diarios y roles especiales de pesca por los patronos pescadores.

Que el Estado debe dedicar también en los presupuestos cantidades suficientes para verificar dichos estudios con garantías de utilidad para la legislación pesquera.

Que es muy conveniente establecer también Estaciones zoológicas y Escuelas de pesca, con carácter de ensayo ó experimentación, en el litoral de la región sahárica española, para conseguir las preparaciones industriales derivadas de la pesca en armonía con las condiciones peculiares de aquellas extensas pesquerías.

Que dada la importancia excepcional de la pesca en aquella región, el Gobierno debe fomentarla sin dilación, así como la pesca de altura en general, y especialmente las del bacalao y especies análogas, cuyas preparaciones difundidas ayudarán á resolver un problema social y económico nacional y aumentarán la importancia de nuestras industrias pesqueras.

Nueva división del litoral.

Que debe hacerse una nueva división marítima administrativa del litoral para los efectos de la pesca por regiones y distritos, en el número y extensión que aconsejen los estudios biológicos y geográfico-marítimos, y procurando que la extensión de dichas demarcaciones sea grande y su número pequeño, con objeto de acumular cuanta cantidad convenga de elementos naturales armónicos y de intereses comunes.

Administración y reglamentación de la pesca.

Que de la reglamentación y administración de la pesca en esas jurisdicciones se encarguen, con toda la autonomía compatible con la unidad esencial de gobierno, Juntas presididas por las autoridades de Marina, á quienes estará personalmente encomendado cuanto se refiere á la inspección, vigilancia y disciplina de las industrias y al cumplimiento de las Leyes. Dichas Juntas las compondrán representantes elegidos en cada jurisdicción por los gremios, sociedades, clases, artes é industrias de pesca, agrupados de modo que cada colectividad tenga la representación proporcional que le corresponda en el conjunto de intereses que ha de reglamentar y administrar. Las facultades autónomas que el Gobierno delegue reglamentariamente en las Juntas de los distritos á los asuntos de interés peculiar de la localidad, quedando las Juntas regionales encargadas de concertar los acuerdos diversos de las de los distritos de su comprensión jurisdiccional y de administrar los asuntos de ésta de interés general y que no afecten á otras regiones.

Cuestiones de competencia.

En las competencias entre varias regiones y en los asuntos que por su carácter nacional é interés común requieran ser resueltos con unidad de gobierno, entenderá la Dirección general de Navegación, Pesca é Industrias marítimas, mediante una Junta central de pesca, elegida por las regiones en análoga forma que las Juntas de éstas fueran elegidas por los distritos. Interin no se demarquen con mayores conocimientos científicos la extensión que deban tener las nuevas regiones, se entenderá que éstas son las siguientes: 1.ª Cataluña, desde la frontera de Francia hasta el delta del Ebro inclusive. 2.ª Valencia, desde el delta del Ebro hasta el Cabo de Palos. 3.ª Sur de España, desde Cabo de Palos á Punta de Europa. 4.ª S. O., desde Punta de Europa al Guadiana. 5.ª N. O., Galicia. 6.ª N., Cantábrico, además de las Baleares, Canarias y costas saháricas españolas.

Admisiones temporales.

Que se aplique con amplitud de criterio la ley de admisiones temporales á los fabricantes de conservas de la pesca y á la exportación de ellas y que se atienda á su aumento en el nuevo Arancel y en los futuros Tratados de comercio.

La veda de la langosta.

Que la Liga Marítima estudie y proponga en la debida forma que sea conveniente variar de veda de la pesca de la langosta en el Norte de España, permitiendo dicha pesca solamente durante el verano con beneficio del desarrollo de las crisis.

Las almadrabas.

Que, dada la importancia de la pesca con almadrabas, la Liga estudie y proponga con urgencia una reglamentación que coloque á esa pesca nacional en situación análoga á la similar en Italia y Francia, y especialmente en Portugal, donde reune igualdad de condiciones, y cuyos productos compiten con los nuestros en mercados extranjeros, á donde van las conservas, faltas de mercado nacional suficiente; y que al verificar ese estudio, se tenga en cuenta, además la legislación vigente en España sobre concesiones de propiedad del Estado ó del dominio público para proporcionar á esta industria de pesca, íntima y necesariamente unida á la de conservas y salazones, la estabilidad precisa para su progreso y el abaratamiento de su productos, que requieren conocimientos apropiados y capital creciente incompatible con la inestabilidad actual en la explotación de esa industria.

Que ínterin no se implante la nueva reglamentación, estudie y proponga la Liga la modificación que convenga introducir en el reglamento vigente sobre las épocas de calar en el Mediterráneo con objeto de permitir el calamento en Noviembre y Diciembre, cuando no se haya verificado en Julio y Agosto.

Que procure asimismo que el art. 9.° del reglamento de almadrabas sea reformado en el sentido de que el Estado no pueda rescindir los contratos cada cuatro años, excepto en el caso de que la almadraba sea perjudicial á la navegación, efecto de aumento ó variación en ella.

Que se interese por que sea objeto de pronta terminación el estudio y la reglamentación que requiere la pesca de coral y esponjas en el Mediterráneo.

Federación de pescadores.

Que procure agrupar en dos federaciones, una en el Atlántico y otra en el Mediterráneo, todos los gremios, Sociedades, clases é industrias de pesca, para la representación y defensa de los intereses comunes, que serán concertadas y defendidas ante los poderes públicos por la sección de pesca de la Junta central, quien se encargará también de verificar las gestiones necesarias para el cumplimiento de todos los acuerdos de las Asambleas.

Los proyectos de la Liga.

Que se recomiende á todos los interesados presten adhesión á los proyectos de la Liga Marítima sobre Montepío, Cajas de préstamos y ahorros, cooperativas de consumos, albergues, refugios ó asilos, y escuelas para los pescadores y otros institutos relacionados con el trabajo marítimo y sus contrataciones, á fin de contribuir á su pronta implantación y para mejorar las condiciones del trabajo de las clases pescadoras y dirimir sus contiendas mediante conciliación y arbitraje.

Que para favorecer el desarrollo de dichas instituciones y el fomento de las industrias de pesca en general, asegurando su progreso técnico y mercantil, estudie y apoye la Liga la formación de aquellos Sindicatos de capitales é industrias que son necesarios para la intensa y fecunda explotación del mar.

En favor de los pescadores.

Que se interese, por último, cerca del Gobierno y de las Corporaciones provinciales y municipales porque se establezcan servicios meteorológicos, semafóricos y de vapores, y muelles y puertos de refugio que eviten cuanto sea posible los naufragios de las embarcaciones pescadoras, y que dicha gestión la concrete más especialmente á las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya y Santander.»

Desde Cartagena.

1.° Noviembre 1904.

Por fin parece que se avecina el día en que podamos contar con una nueva Ley de Reclutamiento, que subsane las muchas deficiencias de que adolece la hoy vigente, y es de desear que el proyecto formulado por el Capitán de fragata D. Enrique Navarro, sea pronto convertido en Ley, aprovechándose para ello la actual legislatura de Cortes, pues tiempo es ya de que se atienda á una necesidad cada día más imperiosa, que permita el desarrollo de la Inspección marítima en todas sus manifestaciones y facilite á la Marina de guerra personal suficiente para hacer frente á las necesidades del porvenir.

El trabajo presentado por el Sr. Navarro, forzoso es reconocer que revela haber hecho un estudio concienzudo de la materia y es digno del mayor elogio; así lo han reconocido cuantas autoridades y corporaciones han emitido su parecer, y aun cuando se han introducido en aquél algunas modificaciones, éstas en nada alteran su esencia, dejando en pie el principal fin que ha guiado al autor de tan notable trabajo.

Asunto es este de la mayor importancia, que merece preferente atención, y en el que deben tenerse en cuenta los intereses sagrados de la patria, que exige en momento dado poder contar con un personal idóneo para dotar nuestros buques de guerra, sin olvidar los que merece el personal de la inscripción, á fin de poder contar con él cuando sean necesarios sus servicios, no impidiéndoles mientras tanto, el usufructo de las industrias del mar, por medio de prudentes medidas que tiendan á ese objeto, dándoles facilidades para que puedan dedicarse á la navegación, y alentándoles con ventajas positivas para que, lejos de eludir el servicio de la Armada, como ocurre ahora, sirva de poderoso estímulo á los verdaderos hombres de mar.

Este fin es el que guía al ilustrado autor del proyecto que nos ocupa, que ha merecido las mayores alabanzas de cuantos en razón á su cargo, han tenido necesidad de examinarlo.

La creación de los llamados «inscriptos profesionales» y la supresión del ingreso en el servicio por edad, estableciéndose el sorteo por Brigadas son medidas que reclama la equidad y la justicia, y reconociéndolo así, ha sido favorablemente informado en este Departamento el proyecto de referencia, en la firme persuación de que aun cuando en él existiesen deficiencias, no de extrañar como obra humana, no hay duda que le inspira un loable fin, que está reclamando el buen servicio, hoy estropeado, al tener que atemperarse á una Ley que no se adapta á las necesidades actuales, difícil en su aplicación, por el crecido número de disposiciones que adicionan casi todo su articulado.

***

Con motivo del pase á primera situación (artículo octavo) del crucero *Carlos V*, embarcan en el día de hoy en dicho buque, el Teniente de navío don Serapio Ros Lizana y los Alféreces de navío don Rafael Montojo y don Francisco Marte y Sánchez: terceros Condestables Antonio Barbera, Antonio Norte, Ricardo Pérez, Eduardo Deco, José Giral, Francisco Gerez, Rafael Merita, Mariano Manzanares, Vicente Tortosa, Alfredo Castro, Alfonso de Juan y Juan Espinosa: primeros Maquinistas don Juan José Velez y don José Fuentes: segundos don José Navarro y don José Norte, y terceros don José García Mauchón, don Blas Vivancos, don Juan Martínez, don Antonio Martínez, don Saturnino Rueda y don Bernardo Pérez Ros, y obrero torpedista, Lorenzo Tros Martínez.

El día 31 se terminaron los exámenes de Capitanes mercantes, siendo aprobados en dicho

---

43 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,,

PEDRO SIMPLE

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS POR

EL CAPITAN MARRYÁT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

Esto me dejó trastornado y entonces conocí la dificultad de deshacerme de mi título, dificultad que aumentaba los deseos de volver á ser Guillermo Chucks como antes.

No habían dado todavía las doce, cuando entraron en mi cuarto tres ó cuatro caballeros, que habiendo sabido mi llgada por infernal periódico *Morning Post*, iban á ofrocerme sus respetos; y antes de acabarse el día había recibido una docena de invitaciones á comer.

Vi que era imposible tocar retirada y y tuve que abandonarme á la corriente como lo había hecho ee Gibraltar y en Portsmouth.

Por espacio de tres semanas me hallé en todas partes; asistí á todos los convites y y saraos, y si aquella vida me había sido tan agradoble en Portsmouth, juzgue usted lo que sería en Lóndres.

Sin embargo, lo confieso señor Simple, no era feliz, porque estaba llevando un nombre usurpado y á cada momento esperaba que se descubriese el engaño, si bien pensaba que el ser lord era una gran cosa.

Al fin se concluyó la comida.

Había sido llevado por ciertos jóvnnes á una casa de juego donde intentaban desplumarme, pero para hacerlo á su sabor la primera noche me dejaron ganar, y creo qne gané unas trescientas libras esterlinas.

Yo estaba contentísimo con mis ganancias y había prometido reunirme con aquellos jóvenes á la noche siguiente, pero estando almorzando, y leyendo al mismo tiempo el *Morning Post*, entró en mi cuarto mi tío y tutor.

Era imposible que aquél hombre desconociese las facciones de su sobrino, y el conocerle yo demostró desde luego mi importura.

No me detendré á describir la escena que siguió entonces; la cólera del tío, la la confusión del hotel, los insultos de los mozos, la venida de nn comisario de policía, y mi conducción á la cárcel en un coche de alquiler.

En la cárcel fuí examinado y lo confesé todo, y el tío se puso tan alegre al saber la muerte de su sobrino, qne se le acabó el resentimento que tenío contra mí; y como al fin yo no había tomado del lord A.—más que el nombre, y no había engañado á nadie mas que al fondista de Portmouth, fuí enviado á bordo de un pontón para ser después trasladado á un buque de guerra.

En cuanto á mis trescientas libras vestidos, etc., etc., no volví á saber de ellos; sin duda el fondista los tomó para el pago de su cuenta, y si es así debo confesar que se pagó espléndidamente.

Todavía me qnedaban dos sortijas y nn reloj que oculté cuidadosamente cuando llegué al pontón.

Tenía también unas cuantas libras en mi bolsilio.

Desde el pontón me enviaron á Plymouth y me embarcaron en una fragata.

Después de haber estado en ella algún tiempo convertí en dinero mis sortijas y mi reloj y me compré un buen equipaje, porque me ha gustada ir siempre limpio; me dieran el encargo de trabajar en las gavias y nadie supo que habí sido lord.

—¿Encontraría usted alguna diferencia entre la condición de gaviero y la de lord?

—Si señor; pero en mi nueva condición era mas feliz.

Verdad es que no podía olvidar la damas, las comidas, las óperas y todas las delicias de Lóndres á mas del respeto que inspiraba mi título; pero cuando recordaba la policía y la cárcel; se desvanecían todas mis ideas de ambición.

Sin embargo, el haber llevado el título de lord, produjo en mí un buen efecto, y es que determiné elevarme sobre la condición de simple marinero, aprender mi obligación, trabajar hasta ser cabo y después contramaestre como ahora soy.

Mis locas ilusiones han recibido ya su castigo y todavía lo están recibiendo, porque he formado ideas superiores á mi situación y todavía deseo elevarme más y más hasta el nivel de la nobleza.

Es muy malo señor Simple, tener ideas superiores á la condición de uno.

—Ciertamente que encontrará usted alguna diferencia entre la sociedad que frecuentaba en Londres y la de la de los oficiales inferiores de un buque.

—Hace mucho tiempo ya que dejé aquella sociedad; pero todavía no puedo olvidarla.

Un hombre puede tener ideas elevadas aunque su condición sea humilde; pero ¿cómo puedo yo tener intimidad con personas como el señor Dispart ó el señor Muddle el carpintero?

Todos ellos son muy buenos para su condición; pero señor Simple, ¿qué se puede esperar de oficiales que toman el agua de sus teleras en la caldera del buque cuando saben que tienen una estufa para guisar sus comidas?

CAPITULO XV

En un acto del servicio me hace prisionero una vieja y no pudiendo obtener mi mano, toma parte de un dedo.—O'Brien me reseata.—un viento contrario y una dificil salvación.

Dos ó tres días después de esta conversación con el señor Chucks, el capitán mandó que nos acercáramos á la costa y estando á quince millas, descubrimos dos buques que navegaban cerca de tierra.

Desplegamos todas las velas para darle caza y evitamos que se escapasen arrojándolos hacia un punto de la playa lleno de arena de donde idtentaron luego salir.

Viendo después que no podían efectuar su propósito, se dejaron correr sobre la playa; bajo la protección de una pequeña batería de dos cañones que comenzó á hacer fuego sobre nosotros.

La primera bala que silvó entre los palos me hizo un efecto terrible; pero los eficiales se rieron y yo creí necesario reirme también, aunque en realidad no veía motivos de risa.

El capitán mandó llamar la guardia de estribor y aparejar los botes para echarlos

día para tal clase, los Pilotos D. Vicente Bengdechea, D. Pedro Llorens Gan, D. Antero Zulueta y D. Angel Zulaica.

Se han expedido nombramientos de primer Maquinista naval, á D. Miguel Brau Sanoguera y de segundos á D. Dionisio Carrios, D. Martín Cañelles, D. Vicente Galiana y D. José Alberti.

Embarca en el crucero *Lepanto* el segundo Capellán D. Juan Pablo Biesa, en relevo del de igual clase D. Antonio Granero Gómez.

Se han dado las órdenes oportunas para que á la llegada á Alicante de la corbeta *Nautilus*, se encargue del mando de dicho buque el Capitán de fragata D. Miguel Marques, nombrado para dicho destino.

Desembarca del guarda-costas *Numancia* el segundo Contramaestre Antonio Corral, destinado al Departamento.

Quedan asignados al crucero *Lepanto*, los terceros Maquinistas D. Antonio Ruiz y D. Manuel Macías.—*El Corresponsal.*

Fallecimiento.

A las dos de la madrugada de hoy, ha fallecido el Auxiliar Mayor del Cuerpo de Oficinas de Marina D. José Morales Hernáez, funcionario muy querido y prestigiado de dicho Ministerio, por sus condiciones personales y competencia profesional, especialmente en cuanto se relacionaba con las industrias marítimas de la Pesca.

A su desconsolada esposa y demás parientes, acompañamos en el dolor que experimentan con pérdida tan irreparable.

CRÓNICA CIENTÍFICA

El submarino explorador.

II

Todo el mundo conoce la escafandra; una especie de armadura metálica y de cuero, en que se mete el hombre que ha de bajar al fondo del mar; lleva planchas de plomo en los pies para perder la propiedad de flotación, casco metálico con cristales para ver lo que pueda y hierros que los protejen, y tubos que son especies de cordones umbilicales, que suben á la atmósfera y allí encuentran máquinas para la inyección de aire puro y extracción de aire viciado. Por último, el hombre de la escafandra dispone de aparatos eléctricos ó telefónicos para ponerse en relación con los que están arriba. En suma, este es un sistema que ha tenido gran utilidad, que todavía se emplea, al cual no podrá renunciarse en mucho tiempo; pero pesado, molesto, torpe, fatigoso y no muy seguro. El trabajo que un hombre metido en esta armadura y en el fondo del mar realiza, aun siendo el hombre muy robusto, es escasísimo.

Vinieron después las campanas de buzos, que también han prestado grandes servicios; pero que no pueden emplearse más que hasta ciertas profundidades.

La idea fundamental de estos mecanismo, es bien sencilla. Se funda en experiencia infantil que todos hemos realizado cuando empezábamos á estudiar Física; metiendo un vaso invertido en una capacidad llena de agua, el agua no penetra en el vaso; así es que una cerilla puesta en un corcho está ardiendo un rato bajo el agua, porque está rodeada de un pequeño atmósfera de aire.

Esta experiencia realizada en grande, constituye la celebre campana de buzo.

Pero si bien el agua no entra en la campana hasta llenarla, entra y comprime el aire hasta que su presión equilibra el peso de la atmósfera y el de la columna líquida que en la boca de la campana actúa.

Cuanto más baje la campana, mayor será la presión, que irá creciendo de una atmósfera á dos, á tres, y que crecería indefinidamente.

Los trabajadores van dentro de la campana, el espacio puede ser relativamente desahogado, desde luego mucho más desahogado que la armadura de la escafandra, que va ceñida al cuerpo; pero en cambio, los pulmones están sometidos á una presión excesiva, los oídos ensordecen, la sangre afluye al cerebro y es necesaria una constitución muy vigorosa para resistir la atmósfera densa del interior algún tiempo.

Como no es nuestro propósito entrar en extensas descripciones, no hablaremos de la cámara de aire ni de otros accesorios más ó menos ingeniosos, y diremos de la campana de buzos, lo que decíamos de la escafandra: ha prestado grandes servicios, ha hecho posibles grandes obras públicas se emplea y seguirá empleándose durante mucho tiempo; pero esto no quita para que tenga graves inconvenientes.

El submarino explorador, es un término más en esta serie de aparatos destinados á descender á las profundidades del mar.

Realmente, es una escafandra en grande, dentro de la cual pueden ir algunos hombres; y por otra parte, la presión del agua no se trasmite á lo interior, con lo cual la presión de la atmósfera puede ser la ordinaria.

No conocemos la descripción detallada, no hemos visto más que el dibujo, y debemos limitarnos á describir el invento por lo que en el dibujo aparece.

Acabamos de decir que es una escafandra en grande, y pudiéramos agregar que es una *escafandra colectiva*, y también que es *un barco submarino*.

Su forma es ovoide, algo así como una enorme tortuga de caparazón muy abultado.

Forman este caparazón planchas metálicas solidamente roblonadas y compuestas de dos ó tres capas, calculado todo de manera que el sistema revista la presión del agua, aun descendiendo a grandes profundidades del Océano.

En la parte inferior lleva una rueda bastante grande para correr por el fondo del mar, cuando el fondo del mar se preste á ello.

En uno de los extremos de este ovoide aparece una hélice que, movida desde lo interior, hace caminar al sumbarino con velocidad pequeña, porque realmente no se trata de ir en tren exprés, sino de ir explorando el suelo del mar.

En varios puntos de la superficie de esta tortuga metálica se ven gruesos cristales para que los que van dentro puedan mirar al espacio que rodea al submarino; pero como dicho espacio estará á obscuras, si el submarino explorador ha descendido bastante, lleva éste proyectores eléctricos de gran fuerza que permiten iluminar el abismo por donde se camina.

Se observan también en el dibujo argollas y cables amarrados al aparato para izarlo á la superficie al terminar la exploración ó para regular el descenso al empezar.

Claro es, que hay además tubos para la alimentación de aire del interior y comunicación eléctrica ó telefónica entre los que han bajado en el submarino y los que han quedado en la parte superior y sobre el agua.

Por último, esta especie de galápago marino, va provisto de *palancas, lanzas y garras ó garfios* que salen á lo exterior de la concha y que manejados desde dentro pueden agarrar ó apresar objetos en el fondo del mar para subir con ellos cuando llegue el momento oportuno de soltarlos.

Agreguemos para concluir esta descripción imperfecta, que el motor es eléctrico; que la corriente está engendrada en la parte superior, es decir, en el buque que haya conducido al submarino, la cual corriente baja por un cable.

La fuerza de que disponga, puede, por lo tanto ser tan grande como se quiera.

Esta fuerza se utiliza con varios objetos.

1.° Para poner en movimiento la hélice que hace caminar al submarino.

2.° Para encender las lámparas que han de iluminar en lo interior.

3.° Para los proyectores eléctricos, cuyos rayos luminosos saliendo á través de gruesos cristales iluminen el fondo del mar.

4.° Para manejar si fuese posible los útiles exteriores de que antes hablábamos, como palancas, garfios, cadenas y otros mecanismos de trabajo.

5.° Para poner en movimiento bombas de agua que llenen ó vacíen depósitos de la parte interior, los cuales hacen el efecto de lastre y que pueden utilizarse en el descenso ó en la subida, según la faena lo aconseje.

Diremos para terminar, que en la parte superior de esta especie de tortuga metálica, se vé un cilindro herméticamente cerrado que sirve, si se quita la tapadera, para el servicio interior del submarino, cuando se encuentra á flote, y para introducir ó sacar objetos: es una especie de escotilla que hay que cerrar por completo en la inmersión.

La primera invención de este género, ha sido la del ingeniero Balsamello, con su «Pella náutica», que es una bola de cobre perfectamente esférica, que puede resistir algunas docenas de atmósferas y que desciende por su propio peso en el paraje que quiera explorarse.

Otros inventores han ideado otros mecanismos análogos al de Balsamello, y podemos citar el aparato automóvil sumergible de Lemot, destinado á la busca, pesca y almacenaje de los objetos sumergidos en fondo del mar.

Recientemente el ingeniero italiano Sr. Pino ha inventado un aparato llamado «barco trabajador», que es el que hemos descrito en los párrafos anteriores.

No hay duda que el problema es interesante, que puede ser muy útil la solución que para él se encuentre; pero tampoco cabe duda, que las dificultades para encontrar una solución satisfactoria, completamente satisfactoria, son grandes, porque el inventor está encerrado en una especie de círculo vicioso.

Si los hombres que bajen al fondo del mar han de estar en contacto directo con este fondo y con los objetos que en él se encuentren, claro es que su cuerpo ha de estar rodeado de agua, y que por lo tanto ha de estar sometido á una presión enorme, que puede llegar á ser de muchísimas atmósferas, lo cual es prácticamente imposible.

Primera dificultad del problema, que es el que presenta la escafandra y el que limita su radio de acción y la profundidad á que con ella se puede llegar.

Si á la escafandra se substituye la campana de buzo, ú otro aparato de esta clase, el trabajador podrá no estar rodeado de agua, pero respirará en una atmósfera sometida á una presión irresistible. Solución imposible también, más allá de ciertas profundidades.

Si para salvar este inconveniente se desciende en un espacio cerrado, es decir, en un submarino, se evita la presión del agua, se respira en una atmósfera á la presión ordinaria, pero ya no se está en contacto directo con el fondo del mar, ó con los objetos que se quieren extraer. Toda comunicación directa queda interrumpida y es preciso acudir á una comunicación indirecta por medio de las palancas, garfios y otros mecanismos de que antes hablábamos, lo cual constituye una serie de inconvenientes prácticos de mucha monta.

Veremos á dónde llega la ingenuidad de los inventos.

José Echegaray.

Guerra ruso-japonesa.

Salida de la escuadra rusa.

Vigo 1.° (6 t.)

La escuadra rusa del Báltico zarpó esta mañana con rumbo al Sur.

También han abandonado el puerto los barcos carboneros.

Corresponsal.

Buques ingleses.—Practicando ejercicios.

Vigo 1.° (7-40 t.)

A las cuatro de la tarde fondeó en la bahía el crucero inglés *Theseus*, procedente de Villagarcía. Desplaza 7.350 toneladas, monta 12 cañones de gran calibre y lo tripulan 240 hombres.

Pertenece á la escuadra del Canal.

Poco después de fondear el buque, vino un oficial á tierra á depositar un cablegrama dirigido al Almirantazgo inglés y firmado por el Almirante de la escuadra del Canal.

También ha fondeado en Villagarcía el crucero inglés *Bacchante*.

Desde Corcubión dicen que ha doblado el cabo Finisterre una división naval, que se ha dedicado la pasada noche á ejercicios de tiro.

Se supone que los barcos pertenecen á la segunda escuadra del Pacífico.

También anuncian que han sido vistos en distintos puntos de la costa dos personajes, japoneses al parecer, que se titulan ingenieros y guardan absoluta reserva sobre su misión en este país.

Malas noticias.

París 1.°

Dícese que han surgido algunas dificultades en las negociaciones para ultimar la solución del conflicto anglo-ruso.

Estas dificultades se refieren á si la información convenida, que ha de practicar la Comisión internacional, se ha de efectuar en Vigo ó en París, y á que Rusia se encuentra poco dispuesta, según se dice, á que la escuadra se detenga por un largo plazo con tal motivo.

El Embajador de Rusia ha visitado hoy al Rey de Inglaterra, juzgándose con fundamento que esta visita obedece á las complicaciones que ahora surgen.

EN LA MANDCHURIA

Preparando otra batalla.

París 1.°

Anuncian desde Mukden, que el General Kouropatkine ha telegrafiado detalles de diversas escaramuzas.

En el Estado Mayor general se cree que después de la llegada de la sexta división y de una parte del octavo Cuerpo de ejército, los rusos contarán aproximadamente con la misma cantidad de fuerzas que tenían antes de la primera batalla del Cha-Ho.

Por otra parte, informaciones de carácter oficial aseguran que los japoneses se preparan para tomar la ofensiva sin perder momento.

El general Sakharoff telegrafía también diciendo que la noche anterior ha transcurrido sin novedad.

El domingo pasado, los rusos bombardearon numerosas aldeas y villas ocupadas por los japoneses.

Las posiciones que los japonesea ocupaban cerca de Lin-Chin-Pon tuvieron que dejarlas abandonadas y retirarse.

Contra Puerto Arturo.

París 2.

Un despacho de Chefú comunica nuevos detalles del último asalto librado por los japoneses contra Port-Arthur.

En la noche del 28 de Octubre, los japoneses, que se habían atrincherado audazmente en la pendiente de Ezltanchan, escalaron la colina, desalojando á los rusos de sus últimas trincheras.

Estos tuvieron que replegarse al otro lado de la colina.

Se asegura que los japoneses hubieran podido penetrar en el interior de esta fortificación; pero se convencieron de que les sería imposible mantenerse en ella, expuestos á sufrir el fuego de los demás fuertes vecinos.

Los japoneses han logrado avanzar algo más hacia la parte de Itachan, ocupando una fuerte posición debajo de los hornos crematorios.

En la noche del 30 de Octubre vióse ondear la bandera japonesa sobre otras dos posiciones, cuyos nombres respectivos son desconocidos todavías.

Informes japoneses.

París 2.

Se han recibido de Tokio nuevos informes acerca del formidable asalto dado contra Puerto Arturo el 26 del pasado mes, ataque que continúa todavía sin descanso.

Centenares de cañones japoneses comenzaron á disparar sobre los fuertes situados al Norte y al Este.

Cuando la artillería dejó expedito el paso, lanzóse la infantería al asalto, dando cargas desesperadas en que llegaron al pie de los fuertes.

Los informes dan cuenta detallada de una larga serie de combates, todos encarnizados y sangrientos, en los cuales luchaban los combatientes cuerpo á cuerpo.

Desde Barcelona

1.° Noviembre.

La corbeta italiana *Dorotea M.* entró en nuestro puerto, de arribada forzosa, á causa de habérsele abierto una vía de agua; dicho buque está en nuestras aguas en espera de órdenes de sus armadores, á quienes telegrafió.

Anteayer fondearon en nuestro puerto dos torpederos franceses y un aviso de la misma nación.

Poco después de haber entrado partió el aviso con gran velocidad, suponiéndose que, después de cumplir alguna misión cerca del cónsul de Francia en esta ciudad, fué á reunirse á su Escuadra.

Los torpederos amarraron, uno de ellos, á la izquierda del embarcadero de la Paz, entre los vapores *Nuevo Mahonés* y *Bustamante*, y el otro, á la derecha del mencionado embarcadero, al lado del *Bellver*. Dichos buques son los números 291 y 292, de dos cañones, de 92 toneladas y 22 tripulantes, al mando de los Tenientes de navío Mr. D. Crousnilhan y M. C. Moret. Proceden de Málaga, á donde llegaron procedentes de Cádiz, Vigo, Cherbourg y Brest, y se dirigen á Tolón.

El vapor-hospital ruso *Orel*, que estaba ayer tarde preparado para zarpar de este puerto con rumbo á la mar, está completamente abarrotado de provisiones de boca, habiendo cargado entre otros géneros, 500 pipas de vino de Valencia, que le trajo el vapor *Canalejas*, y 200 sacos de arroz.

—A las cinco de ayer tarde salió de este puerto para Mahón, el vapor-correo *Nuevo Mahonés*, buque que suspendió su viaje el domingo por causas inesperadas.

—El vapor-correo *Menorquín* desembarcó ayer mañana en el muelle de San Beltrán 580 cerdos cebados, procedentes de Alcudia.

—Ha sido destinado al cañonero *Nueva España*, fondeado en el puerto de Palma, el Alférez de navío don José Segesto.

—Al salir de nuestro puerto el vapor-correo *Menorquín*, el jueves pasado, se vió imposibilitado de servirse del aparato serro-motor del timón, viéndose obligado á fondear y á armar las ruedas de popa del timón.

La avería es de poca consideración, prosiguiendo su viaje el citado buque.

Precio de fletes.—Los de Cardiff han sido: á Bombay, 6 ch.; á Colombo, 6 ch. 9.; á Port-Said, 4 ch. 3 p.: al Río de la Plata, 7 ch. 9 p.; á San Vicente, 3 ch. 3.

Los de retorno á Inglaterra han sido: desde Azoff, 11 ch. p.; desde Odessa, 8 chelines 9 peniques, desde el Río de la Plata, 17 ch.; desde los Estados Unidos, puertos del Attántico, 27 ch. 6 peniques.

Los fletes de Newcastle, carbón, se han cotizado: Cartagena, 5 ch. 3 p. por tonelada; Escombreras. 5 ch. 3 p.; Portman, 5 ch. 9 p.; Mazarrón, 5 ch. 6 p.

Los del plomo han sido en Cartegena: Londres, 6 ch.; á Newcastle, 7 ch.; á Marsella, 7 francos.

En nuestra plaza han cotizado: á Chile y Perú, 37 y 39-6 ch.; á Costa Rica, Honduras y Guatemala, 55; á la Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla y Colón, de 30 á 40 francos; á Puerto Rico; Habana y Santiago de Cuba, de 25 á 45 pesetas; á Montepío y Buenos Aires, de 35 á 50; á Cete, 10; á Génova, 25; á Veracruz y Nueva York, de 30 á 40.

En Bilbao los fletes han sido: á Rotterdam, 4 ch. 10 1/2 p.; á Midllesbró, 4 ch. 7 1/2 peniques; á Dunkerque, 4 ch. 9 p.; á Cardiff, 3 ch. 7 1/2 pesetas; á Maryport, 5 ch. 1 1/2 p.; á Arrington, 5 ch. 9 p.

En general, los mercados de fletes acusan firmeza, y muy particularmente los de carbones y minerales; y sin embargo, se presentan quietos los del Plata.

Información de Marina.

Ha sido destinado á la Dirección de la Marina mercante, el Capitán de fragata don Angel Suances y Calvo.

***

El Teniente de navío D. José María de las Heras, ha sido destinado en calidad de agregado, á la Comandancia de Marina de Huelva.

***

Se ha nombrado Comisario de la provincia marítima de Cádiz, al de Marina D. Manuel de Arjona; Tenedor de libros de la Intervención del Departamento, al de igual empleo D. José Arnao; y Secretario interino de la Intendencia, al Contador de navío de 1.ª clase D. Francisco de Paula Jiménez.

***

Se ha dispuesto que, aprovechando la salida de la Escuadra del Departamento de Ferrol para el de Cádiz, conduzca á su borbo el montaje de 57 mm. del *Carlos V*, que por Real orden de 21 de Septiembre último se dispuso continuase en el primero de los citados Departamentos, hasta que el repetido buque llegase á él.

DESDE SAN FERNANDO

1.° Noviembre.

Cesó en el Arsenal y pasa agregado á la Comandancia de Marina de Cádiz el Alférez de navío D. Ignacio Fossi.

—Al Intendente remítese expediente de indemnización del Contador de navío D. Alejandro Rivas Pando.

—Se ordenó á la Comandancia de Marina de Santa Cruz de Tenerife sea pasaportado para esta capital el Alférez de navío D. Joaquín Pérez.

—Embarca en el cañonero *Doña María de Molina*, el Alférez de navío D. Pablo Hermida.

—Desembarca el de igual empleo D. Enrique Pérez Fernández Shaw.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Las reformas de Marina.

Mañana comenzará á discutirse en el Congreso, el proyecto de ley referente á la reorganización de los servicios de la Armada.

Se ha dicho que el Gobierno deseaba prorrogar las sesiones, para sacar aprobado este proyecto á la mayor brevedad, pero oficialmente nada se sabe de este propósito cuya realización tropazaría de seguro con muchas dificultades.

En la discusión del proyecto de referencia, intervendrán los Sres. Marenco, Auñón, conde de Torre-Vélez, Vega Seoane y algunos otros diputados, y aunque durante el interregno parlamentario mejoró algo su obra el Sr. Ferrándiz, desde luego puede asegurarse que será muy combatida.

Conferencia.

El ilustre senador por la provincia de Cádiz, D. José Lazaga, celebró esta mañana una importante conferencia con el señor Ministro de Marina, en la que se ocupó del proyecto de reformas en la Armada.

El Sr. Lazaga, que tan activa defensa viene haciendo en esta Corte, de los intereses de San Fernando y especialmente del Arsenal de la Carraca, intervendrá en la discusión del citado proyecto cuando pase al Senado.

La Embajada del Vaticano.

El conde de Tejada de Valdosera se propone marchar á Roma á mediados del mes corriente, para encargarse de la Embajada de España cerca del Vaticano.

El Convenio con Roma.

El jueves, probablemente, comenzará en el Senado la discusión del Convenio de España con el Vaticano. El Sr. López Muñoz consumirá el primer turno en contra, correspondiendo los otros dos á los Sres. Labra y Montero Ríos. Se discutirán enmiendas presentadas por los Sres. Santa María de Paredes, Mellado, López Mora, Sánchez Román, Calventón, Nieto y otros.

Sin despacho.

Hoy, con motivo de celebrarse la Conmemoración de los Difuntos y hallarse tan reciente el fallecimiento de la Princesa de Asturias, no han despachado con S. M. los Ministros de Marina y Guerra que estaban de turno.

Como el Sr. Maura ha pasado el día cazando en Toledo, y el ministro de la Gobernación no asistió esta mañana á su despacho oficial, las noticias políticas han estado por las nubes.

Los cambios.

Asegurábase esta tarde que en cuanto se reanuden las sesiones, el Sr. Villaverde recordará el compromiso solemne que tiene contraído el jefe del Gobierno, de discutir inmediatamente el proyecto de saneamiento de la moneda.

¿Suspensión?—¿Crisis?

En los círculos políticos ha ganado hoy mucho terreno la creencia de que el señor Maura suspenderá en breve plazo las sesiones de Cortes.

Agregábase que esto se hará cuando se hayan dedicado algunas sesiones á la discusión de las reformas de Marina, y que inmediatamente después se reorganizará el Ministerio, saliendo de él por lo menos tres Ministros.

Desde La Coruña

Barcos con averías.

10 de Noviembre.

A las once de la noche del domingo entró en el puerto, remolcado por el vapor francés *La Rochele*, el vapor austriaco *Attila*, que trae averías en la máquina.

Proceden ambos de Newport y llevan sendos cargamentos de carbón.

El *Attila* fué encontrado á la altura de La Coruña, aunque á bastantes millas de distancia, por *La Rochele*, quien le dió remolque hasta nuestro puerto.

Se dirigía *Attila* á Génova y el buque francés que lo remolcó llevaba rumbo á Lisboa.

Ambos barcos fondearon fuera del puerto.

Las averías del *Attila* consisten en la rotura del árbol de la hélice.

Se le reparará aquí la avería y luego seguirá su interrumpido viaje.

LA ESCUADRA ESPAÑOLA

Mañana, miércoles, se hará á la mar la Escuadra española que se halla en Ferrol, á donde fué para limpiar sus fondos algunos de los buques que la componen.

Forman la Escuadra el acorazado *Pelayo*, los cruceros *Cardenal Cisneros, Princesa de Asturias, Río de la Plata, Extremadura* y el cañonero *Don Alvaro de Bazán*.

Salen de Ferrol, según nos dicen, para hacer ejercicios, durante algunos días, por las costas de Galicia.

Inmediatamente de abandonar el puerto de la vecina ciudad departamental, vendrá la Escuadra á La Coruña.

No se sabe lo que permanecerá aquí, aun cuando se cree que su estancia en este puerto no pasará de algunas horas.

NOTICIAS

Escuela de Estudios Militares.

Hoy, de cinco y tres cuartos á seis y tres cuartos de la tarde, el Médico mayor D. Manuel Martín Salazar explicará sobre *Higiene Militar*.

Ayer se enviaron al Escorial, además de las coronas de años anteriores, cuatro hermosísimas de flores naturales, de los Reyes, el Príncipe viudo y la Infanta María Teresa, las que han sido colocadas en la tumba de la Princesa de Asturias.

También enviaron coronas las Infantas Isabel y Eulalia.

En el Ministerio de la Gobernación se recibieron despachos de los Gobernadores de Valladolid y Logroño, dando cuenta de haberse solucionado satisfactoriamente las huelgas de panaderos y alpargateros que habían surgido en aquellas ciudades.

Según la Real orden publicada ayer en la *Gaceta*, el tipo medio del cambio en la segunda quincena de Octubre último, ha sido el de 37,10 por 100, correspondiendo una reducción de 27 por 100 en las liquidaciones de derechos que para su pago en oro se efectúen en las Aduanas en la primera quincena del mes actual.

Cuerpo de Carabineros.—Resumen de los servicios prestados por la fuerza del mismo, durante el mes de Septiembre próximo pasado:

Número de aprehensiones: Tabaco, 224.—Tejidos, coloniales, etc., 104.—Caballerías, 52.—Carruajes, 3.—Buques, 2.—Reos de contrabando. 125.—Auxilios en naufragios, incendios, etcétera, 28.—Detenidos por criminales, prófugos, desertores, etc., 43.

Tiro Nacional.

La Junta directiva de la representación de Madrid, ha acordado celebrar un concurso de Tiro y Esgrima en los últimos días del mes de Noviembre próximo.

Dada la organización que tiene proyectada, es de asegurar una gran animación, pues en él, además de concursos para tropa, obreros, estudiantes, cazadores y socios, se disputará el Campeonato de dicha representación.

En el certamen celebrado en Buenos Aires el día 13 de Octubre, con motivo del descubrimiento de América, ha obtenido el primer premio del Club Español, el catedrático del Instituto del Cardenal Cisneros, Sr. Bejarano, por un trabajo titulado *La ciencia del verso*.

Dibujo lineal, topográfico y de figura. Paisaje y acuarela. Servando J. Marassi.—Estudio Atocha, 76.

PUBLICACIONES

Interesante y ameno por su texto, espléndido por la ilustración, el número 35 de la revista mensual *Hojas Selectas*, correspondiente á Noviembre, no desmerece en modo alguno de la fama que goza ya tan excelente publicación.

Artículos literarios y científicos, de información histórica y de actualidad, todos avalorados copiosamente con artísticos grabados, figuran en su extenso sumario, entre los que sobresalen los siguientes:

«Exequias reales», por F. Climent Terrer; «Por las carreteras de polvo y de lágrimas», novela de G. Martínez Sierra, con dibujos de L. C. Valera; «La edificación urbana en Buenos Aires, con fotograbados; «La estatua orante», por Ramón A. Urbano; «¡A la aceituna!», por R. García Plata de Osma; «La guerra en el Extremo Oriente», por Fernando Altolaguirre; «La coronación de Pedro I de Servia», con fotograbados; «Fuentes monumentales suizas», por Marcos Jesús Beltrán.

SUCESOS

Robo.

D. Manuel Herrero Granda fué ayer víctima de la sustracción de un alfiler de oro, adornado con brillantes y rubíes, ignorando quien haya sido el autor del robo, aunque sospecha de un individuo apodado *Teodora*.

El suceso ocurrió ayer á las cinco de la tarde, en la calle de la Luna.

Obreros heridos.

En el botiquín de la estación del Mediodía fueron curados dos obreros, arrollados por un vagón de transporte de tierras, que les produjo varias lesiones.

Hurto en un cementerio.

D. Eduardo Tarquis denunció ayer en la delegación correspondiente, que á la puerta del cementerio de San Isidro le había sido sustraída una cartera que contenía 650 pesetas y documentos.

Siete intoxicados.

A las dos de la madrugada se recibió aviso en la Casa de Socorro de Palacio, de que en la calle de Arriaza, núm. 9, principal, toda una familia, compuesta de matrimonio y cinco hijos, presentaba síntomas de intoxicación, á consecuencia de haber comido setas.

ESPECTÁCULOS PARA HOY

ESPAÑOL.—A las ocho y media.—(Moda)—El socorro de los mantos.—El nido.

COMEDIA.—A las nueve.—Varios sobrinos y un tío.—Las personas decentes.

PRINCESA.—A las ocho y media.—D. Juan Tenorio.

LIRICO.—A las ocho y tres cuartos—(Miércoles popular).—Curro Vargas.

PRICE.—A las ocho y media.—D. Juan Tenorio.

LARA.—A las ocho y media.—(Moda).—Modas.—Mi sastre y Porque sí.—Tortosa y Soler (dos actos).

ZARZUELA.—A las siete.—La manta zamorana.—La mazorca roja.—La tragedia de Pierrot.—El húsar de la guardia.

APOLO.—A las siete y media.—La chavala.—El pobre Valbuena.—Los pícaros celos.—La puñalada.

ESLAVA.—A las siete.—Lola Montes.—Lucha de clases.—El rey del valor.—Venus-Salón.

MODERNO.—A las siete.—El capote de paseo Caza de almas.—La borracha.—Los zapatos de charol.

COMICO.—A las siete.—M'hacéis de reir, don Gonzalo.—Cuadros al fresco.—Los cangrejos.—El deliriodominical.

MOVEDADES.—A las ocho y media.—Don Juan tenorio.

MARTIN.—A las ocho y media.—D. Juan Tenorio.

ROMEA.—A las siete, nueve, diez y once.—Variado espectáculo.—Gran éxito, Mll. Gruzinska, (la muñeca). Mlle. Andrealy, Onrey Canela. María Reina y las hermosísimas señoritas Tarifeñas y Los quintos.

RECREO SALAMANCA (Ayala, 1, y Castellana, 10.)—Patines, columpio mágico.—Cinematógrafo y diversas atracciones.—Los miércoles, moda; los jueves, tómbola.—Abierto tarde y noche.

Recreo Argüelles.—Ferraz, núm. 29.—Cinematógrafo; Columpios; Carrousel; Gimnasio; Salón Skeating; Tiro al blanco; etc. Los jueves, tómbola para los niños; los domingos, banda de música militar.

Tip. del FOMENTO NAVAL, Veneras, 5

SERVICIOS
DE LA
COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 18 de Octubre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor *Alfonso XIII*, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Octubre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Antonio López*, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Octubre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *M. Calvo*, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga, con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macorís, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo Coro, Carúpano, Trinidad, Güanta y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas.

El día 8 de Octubre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *I. de Luzón* directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Octubre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor *León XIII*, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz, el vapor *M. L. Villaverde*, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.
Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

PEDRO DOMECQ

Cosechero y almacenista y exportador de vinos

JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730

Autorizada para el uso de las Armas Reales por R. O. de 18 Octubre 1824.

Destilador de Aguardiente puro de Vino estilo Cognac

Marcas A: 0, 1, 2, 3 cepas, Extra y Fundador

JEREZ ESPUMOSO CHAMPAGNE DOMECQ

Unico representante en Madrid:

Don José García Arrabal

Influencia del poder naval en la Historia.

POR

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

Y

D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.
Forma un volúmen en 4.° de 720 páginas.

PRECIO: 12'50 PESETAS

Pastillas BONALD

Cloro-boro-sódicas con cacaína.

De eficacia comprobada por los señores Médicos para combatir las enfermedades de la boca y de la garganta. Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, picor, aftas, ulceraciones sequedad, granulaciones, afonía, producida por causas periféricas, fetidez del aliento, etcétera. Las pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron en su clase en España y en el extranjero.

ACANTHEA VIRILIS

Poliglicerofosfatada BONAL.—Medicamento Antineurasténico y antidiabético. Tonifica y nutre los sistemas óseo, muscular y nervioso y lleva á la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.
Frasco de Acanthea granulada, 5 pesetas. Frasco del vino de Acanthea, 5 pesetas.

ELIXIR ANTIBACILAR BONALD

DE

(Thiocol cinamo-vanádito fosfo-glicérico)

Combate las enfermedades del pecho.
Tuberculosis incipiente, catarros bronco-neumónicos, laringo-faríngeos, infecciones gripales, palúdicas, etc., etc.

Precio del frasco, 5 pesetas.

De venta en todas las farmacias y en la del autor, Núñez de Arce (antes Gorguera), 17, Madrid. En Barcelona, Gignás, 5.

LA MUJER EN SU CASA

REVISTA MENSUAL DE

LABORES

16 páginas de texto con numerosos grabados de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.

Ediciones de lujo con *labores dibujadas y empezadas*, con todo el material necesario para terminarlas.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.
2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.
3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.
4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

BOLETÍN DE SUSCRICCION

Sres. Bailly-Baillière Hijos, Editores.
Pl. de Santa Ana, 10, Madrid.

Tengo el gusto de suscribirme por un año á La Mujer en su Casa, ... edición, cuyo importe de ..... pesetas les remito adjunto.

Nom

ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

EL DIARIO ESPAÑOL

Independiente, político y literario

Diario de la Marina — Red. y Admón. Veneras, núm. 5 — Defensor de los intereses navales — Defensor de los intereses de fuerzas — *El porvenir postal* — Organo oficial de los Dependientes de Comercio — EL DESCANSO DOMINICAL

Imprenta
DEL
Fomento Naval
Veneras, núm. 5
MADRID

OJO

En los talleres de este acreditado establecimiento, se confecciona toda clase de trabajos tipográficos, con rapidez, perfección y economía.

A los suscriptores de los citados periódicos se les otorgan precios más módicos de los consignados en la tarifa general.

Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con **ORANTINA-MORANT.** Los médicos la recetan porque no ataca al corazón, como la antipirina, ni congestiona el cerebro, como otros calmantes.

Una dosis, 0'25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.—Farmacias.

Dirección general: Marqués de Urquijo, 23. Madrid.

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPAÑÍA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS
Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 93, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas módicas en las Secciones

INCENDIOS y MARÍTIMO FLUVIAL

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.
Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo.
Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.
Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay.

SUBDIRECCIÓN GENERAL: PENINSULA Y BALEARES

Calle del Arenal, número 26, principal, Madrid.

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS

AL

RIO DE A PLATA

Salidas quincenales de Vigo.
Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER

VIGO

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

(BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, de Salamanca á la frontera portuguesa, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías á vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués.

Diríjanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

O á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.°.—SANTANDER, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJON, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.
Para otros informes y precios, dirigirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

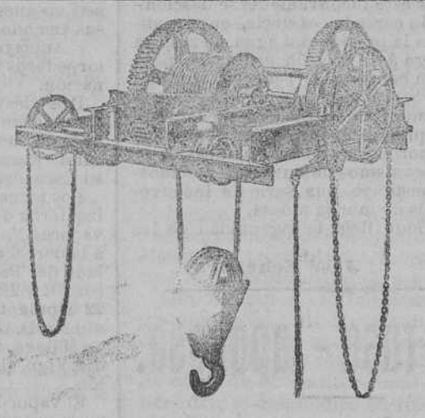
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALLADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynsford.



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas

BILBAO, Gran Vía, 29.

Especialidad: Instalaciones de talleres para construcción de buques, talleres mecánicos de todas clases.

Grandes existencias de máquinas y herramientas de precisión.

Novedad: Herramientas neumáticas para talleres mecánicos y labrar metales en general.

Pídanse detalles y catálogos.

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

La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 céntimos.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.
Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 63, *Madrid.*

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, Consignatario.

Jarabe de Digital de LABELONYE contra las diversas Afecciones del Corazón, Hydropesías, Tosses nerviosas, Bronquitis, Asma, etc. Empleado con el mejor éxito. *El mas eficaz de los Ferruginosos* contra la Anemia, Clorosis, Empobrecimiento de la Sangre, Debilidad, etc.

Grages al lactato de Hierro de GELIS & CONTE *Aprobadas por la Academia de Medicina de París*

Ergotina y Grages de ERGOTINA BONJEAN HEMOSTÁTICO el mas PODEROSO. SOLUCION TITULADA. Las GRAGEAS son de un empleo muy fácil en las hemorragias de toda clase. AMPOLLAS ESTERILIZADAS para INYECCIONES HIPODÉRMICAS. Medalla de Oro de la 3.ª clase de París. *LABELONYE y C.ª, 98, Calle de Aboukir, París, y en todas las farmacias.*

Compañía de Cementos Gaditanos, S. A.

ANTES MARCA LAVALLE

FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND

Puerto Real (Cádiz).

Depósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Póo.

Los Cementos producidos por esta Compañía se emplean con los resultados más satisfactorios, según certificados que obran en nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obras respectivos por la Compañía Trasatlántica; Constructora Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadalete; Sociedad Siderúrgica Andaluza; Compañía de Construcciones y del Fer-Betón; Asilo de San Ignacio de Loyola (en construcción); Colegio de las Esclavas del Sagrado Corazón de Jesús (en construcción), Obras de la Muralla; Compañía de Electricidad de Casilla (Córdoba); La Eléctrica del Guadalquivir (Andújar); Fábrica de Fluido Eléctrico *La Concepción* (Linares); Minas: *La Cruz, El Minero* y *La Luz*; Sociedad de Saneamiento (Sevilla); Obras de los Puertos de Ceuta, Alicante, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; *La Constancia* (Jerez) y otros.