

Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.393

Redacción y Administración

Madrid, Lunes 25 de Septiembre de 1905

Galle de San Bernardo, 19

Dos ediciones diarias

IMPRESIONES

Según los informes oficiales facilitados a la Prensa en el Consejo de ministros del sábado, no se ha tratado la cuestión de presupuestos, la cual se aplaza para sucesivos Consejos que con ese fin se reunirán antes de terminar el mes corriente.

Ha desaparecido, pues, por el momento, todo motivo de alarma respecto a disidencias en el Gobierno por esa causa; pero sin que esto signifique que el ministro de Marina haya cedido poco ni mucho en las cifras con que ha presentado el presupuesto de su ramo, pues sigue manifestando que las considera necesarias como cálculo de gastos para satisfacer las imprescindibles atenciones del servicio de la defensa marítima.

El señor Villanueva, sin alharacas ni bravuconerías, que no cuadran con la seriedad de su carácter, pero dando de él una prueba más, así como de su buena fe, ha manifestado que está dispuesto a discutir acerca de las necesidades que es preciso atender en el próximo presupuesto de Marina, que ya estaban incluidas y satisfechas en el que presentó a las últimas Cortes conservadoras el Sr. Cobian, y que él no puede menos de reproducir, so pena de dejar a sabiendas indotado el presupuesto de Marina en forma que la gestión de este Departamento ministerial se haga imposible y se preste al descrédito.

El aplazamiento que pretende el Presidente del Consejo, dejando subsistentes las cifras de los actuales presupuestos en los que ahora se presentan a las Cortes, a fin de legalizar cuanto antes la situación económica, es a todas luces una componenda inhumana, muy propia de la flicción del régimen representativo por que se riga España, y resultado de la falta de plan político y administrativo coordinado del Sr. Montoro Ríos para gobernar a la Nación, demostrándose, una vez más, que las ambiciones de nuestros pseudo-estadistas se hallan siempre en relación inversa con su capacidad y competencia como gobernantes.

Eso no puede ni debe ser, ni consistir tampoco. Así es que en la próxima campaña parlamentaria, que por tal razón ha de ser muy movida, se evidenciará la falta de condiciones del actual presidente del Consejo de ministros para dirigir el partido liberal y para gobernar a España; pues al primero lo ha hecho prisionero de guerra de los conservadores en el Parlamento y respecto a la Nación aparecerá de manifiesto su incapacidad para dirigirla, desde el momento que carece de un plan serio a fin de satisfacer todas las necesidades de su existencia por medio de una política definida, tanto en lo que se refiere a la vida interna como a la de relación en el concierto con las demás naciones.

Demasiado sabemos a qué atenernos respecto al descrédito en España de los Parlamentos, formados, no por la voluntad nacional, sino por la de los gobiernos que se le imponen, pero a pesar de ello todavía confiamos en lo poco que en las Cortes españolas queda de espíritu de independencia para salir de la abyección política en que vivimos.

España es una nación marítima que, tal vez para su desgracia, se halla asentada sobre la vía marítima comercial más importante del planeta, y forzosamente tiene que entrar en todas las cuestiones que a ella se refieren, cosa que también le ocurre a Marruecos; y lo que es preciso dilucidar es si estamos dispuestos a dejarnos intervenir en lo futuro, como al presente se intenta hacer con aquel sultanato, o si hemos de sostener por nosotros mismos nuestra integridad y nuestras aspiraciones en el Mediterráneo y en el Estrecho de Gibraltar y más allá de este en el continente africano.

Si desconfiamos de nuestras propias fuerzas, si nos consideramos incapaces de regeneración por falta de energía en nuestra raza y de aptitudes para vivir como los demás pueblos de Europa, utilizando los medios de la civilización moderna en el fin de aumentar nuestra vitalidad y fortalecer nuestra defensa, abandonémosse en buen hora todo plan de política marítima y de defensa naval, pues esa política y esa defensa tienen que establecerse con enormes gastos y sacrificios, que sólo pueden hacer los países dispuestos a ellos con gran entusiasmo y obediendo a impulsos intuitivos en el espíritu nacional, de que esos gastos y esos sacrificios han de compensarse con creces con las enormes ventajas que tal política y tales armamentos han de producir para el país cuando llegue el oportuno momento.

Pero si gobiernos seniles y clases directivas decrepitas, matan con su pesimismo el alma nacional y en ese estado el país carece de fe en sus esfuerzos y en su porvenir, entonces huelga todo intento de regeneración de la defensa naval, y lo que debe hacerse es suprimirla por completo, sustituyendo a la política marítima dentro de la internacional, la constitución de un astuto «Maghzen», que como en Marruecos, a costa de vergüenzas y concesiones humillantes pero paulatinas, vaya defendiendo el statu quo de la integridad de España hasta que sea imposible toda resistencia.

Tal determinación será mucho más barata y se halla más en armonía con el parecer de nuestros políticos marinófilos. Acaso con ella se realice con el tiempo su ideal, que es el de una España sin fronteras marítimas, reducida a las llanuras estériles de la Mancha.

Ecos Navales

Un submarino alemán.

Aunque las autoridades navales alemanas no habían, hasta aquí, concedido gran atención a la construcción de submarinos, Alemania está en vías de poseer el más moderno de esta clase de elementos de combate.

No es un submarino propiamente dicho de lo que se trata, sino de un sumergible automático tan grande como un torpedero, pues es sencillamente un torpedero que se sumerge, asegurando que ese tipo de buque será el arma del porvenir.

Desde hace tres años, en los Astilleros «Germania» de Kiel, se han estado construyendo buques de esta clase, según los planos de un ingeniero naval francés, quien los presentó al ministro de Marina de su nación M. de Lamsessan, el cual los rechazó, y entonces los ofreció a la firma de M. Krupp, a quien entregó un modelo en escala reducida.

Después de una larga serie de pruebas en la bahía de Eckernförde, todas muy satisfactorias, se construyó el buque grande, que al ser botado al agua fué comprado por la Marina alemana.

El buque es un sumergible con un desplazamiento de 180 toneladas antes de sumergirse y 240 debajo del agua. Su eslora es de 116 pies, con una manga de 13 pies. Su fuerza motora está suministrada por un motor explosivo construido por Korting, de Hanover, y también por motores eléctricos con acumuladores que dan al buque una velocidad de once millas en la superficie y de ocho a nueve y media millas sumergido.

La tripulación se compone de diez hombres. Lleva el buque un periscopio y un giroscopio y en su casco unos cáncamos a propósito para ser izado en caso de accidente y también cuatro pesos de seguridad de diez a doce toneladas, fijos en su bajo fondo para asegurar la estabilidad de todo el aparato.

El constructor ha puesto la quilla a un segundo tipo de sumergible de 240 toneladas en la superficie.

Nafragio de una goleta.

Hombres salvados.—Buque perdido.

A las diez de la noche naufragó a la entrada de este puerto la goleta «Primavera», de la matrícula de Santander.

Procedía de Vigo, con lastre. La tripulación componían cinco hombres, salvándose dos en una lancha que salió del puerto. A los otros tres tripulantes se les tiró cuerdas desde tierra, salvándolos igualmente.

El buque quedó sobre la escollera del muro de Lequerica, con grandes averías, perdido totalmente.

La causa del siniestro fué el fuerte viento, que lo desvió del canal a la barra.

SPORT NAUTICO

LA NAVEGACION DE RECREO EN ESPAÑA

No sólo en Inglaterra, Francia, Alemania y los Estados Unidos cultivan con entusiasmo el ejercicio de la navegación, que tanto contribuye al desarrollo físico, sino en España se empieza a propagar y popularizar.

De poco tiempo a esta parte está dando excelentes resultados, sobre todo en el litoral del Norte y Noroeste, como lo demuestra el éxito de las regatas que anualmente se celebran en distintas localidades, que inclinan a la juventud en el camino de este sport.

Adviértese mayor entusiasmo en el Norte y en Levante por el deporte náutico que en el litoral del Sur. En la Coruña y Ferrol, varios jóvenes aficionados, hacen frecuentes giras en traineras, y no hace mucho se ha organizado una sociedad de excursiones marítimas que organiza regatas y giras muy interesantes.

Esto se refleja también en el afán que se va despertando por la construcción de pequeñas embarcaciones para la navegación de recreo y transformación de otras destinadas a la pesca en pequeños yates.

De simples traineras se han hecho preciosos balanderos; y muchas localidades costeras donde antes no se pensaba en este género de navegación, empiezan a tener sus yates de paseo, cuyo número aumenta de día en día.

Con muy pocos sacrificios puede convertirse una embarcación de pesca, de precio no muy elevado, en un bonito yate, y durante el buen tiempo hacer excursiones marítimas muy agradables.

Debemos felicitarlos de que el sport náutico se vaya desarrollando, porque es indicio de que la indiferencia hacia las cosas de mar va desapareciendo y porque el «yachting», es una de las manifestaciones más elocuentes del espíritu marítimo.—X.

Un hueso colonial.

Los alemanes, que tanto afán tienen por extender su acción colonial, se han visto desgraciadamente sorprendidos con la resistencia que a su dominio ofrecen los hotentotes que viven en el Sudoeste africano.

Cerca de dos años llevan de guerrar las tropas alemanas con esas tribus indómitas, y ahora parece que Alemania ha experimentado un desastre de no poca entidad ocurrido en las cercanías de Kietmanshoop, según noticias de los periódicos.

Para arrojar a los hotentotes y hereros de su base de operaciones, el general Von Trotha preparó un movimiento envolven-

to, pero los rebeldes, con su jefe Hendrik Witbooi a la cabeza, han sido más hábiles, y no sólo han exterminado la avanzada alemana, sino que se han apoderado de ciento veintidos carros, mil reses vacunas y gran porción de armas y municiones.

La impresión causada en Berlín por estas noticias ha sido inmensa y según parece hay el propósito de encomendar la pacificación de esa comarca a Herr Von Linderquist, pero cada día se hace más difícil la obra de dominar a esas tribus rebeldes al yugo alemán.

En Noviembre próximo hará dos años que Alemania empezó a enviar al país de los hereros tropas y elementos militares, y lleva ya gastados 325 millones de francos, con cerca de dos mil soldados muertos y muchos miles de heridos y enfermos, lo cual demuestra que los alemanes se han metido en un mal negocio.

Un diario que suministra noticias acerca de este asunto, calcula en más de medio millón al día lo que le cuesta a Alemania sostener su bandera en el Sudoeste africano, aparte de las pérdidas en hombres y material de guerra, todo lo cual constituye una perspectiva poco halagüeña.

La región donde los hotentotes y hereros tienen en jaque a los conquistadores alemanes es árida, vasta y de difícil acceso. Las tropas se ven diezmadas por calenturas terribles, los caballos mueren a centenares y el aprovisionamiento es difícil y peligroso por falta de comunicaciones. En suma, un buen hueso colonial que roer.

Conflictos.

BUSCANDO ACOMODO

Cuatro mil casas, a ojo de buen cubero, dicen los inteligentes, habrá que derribar para que se lleve a efecto el magnó proyecto de la Gran Vía.

Antes todo era aspirar por que se hiciese enagunda esa transcendental reforma, y porque se iba retrasando llovían las protestas y las reclamaciones.

Pero ahora va de veras, y un inmenso clamoreo se levanta entre los que se ven obligados a buscar nuevo domicilio, presentándose un conflicto de los más serios.

Los periódicos han dicho que la Gran Vía se dividirá en cuatro trozos y que no se sabe por cuál empezarán los derribos, y esta incertidumbre ha sembrado el pánico entre los inquilinos de las casas incluidas en la lista para ser derribadas.

Los tenderos de dichas casas quieren que se les indemnicen, y si el ejemplo cunde, vamos a presenciar el espectáculo de una inmensa multitud de gentes sin casa ni hogar, aturdiendo al vecindario con sus reclamaciones y protestas.

La verdad es que el problema es de lo más peliagudo. Una familia, encuentra con grandes dificultades, un rincón donde meterse; pero ahora se trata de cincuenta mil, por término medio, con sus crias, adictos y demás impedimenta. ¿Dónde se va a meter tanta gente?

Claro es que todas las casas incluidas en la lista, no han de derribarse a la vez, pero el disgusto ya lo tienen en el cuerpo los inquilinos, y no va descaminado el que ha dicho en tono de zumbra, que en cuanto se apruebe el expediente de la Gran Vía, va a haber puñaladas por los cuartos desahucados.

Para consuelo, tienen la perspectiva de que las casas que han de construirse en la Gran Vía, van a ser magníficas, con todos los adelantos y comodidades modernas.

Las casas serán de cinco, de seis y aun de siete pisos, treinta y cuatro menos que algunas de Nueva York; pero ya se dice que en cuestión de precios estarán... por las nubes, es decir, que serán carísimas.

Mientras se resuelven estas complicaciones, la gente a quien de un modo directo afectan los derribos está indignada, porque se le hace variar de costumbres, que es precisamente lo que en España cuesta más trabajo modificar.

Como este género de reformas en grande es como las cerezas, que en tirando de una salen todas las del canasto, ya se dice que dentro de pocos días saldrá también a subasta la canalización del Manzanares; la construcción de un ferrocarril subterráneo, como el metropolitano, y un servicio de automóviles de alquiler.

En suma, que al Madrid viejo no va haber quien lo conozca dentro de ocho o diez años.

Abel Imart.

Grecia y Rumanía.

Ruptura de relaciones diplomáticas.

Paris 25.

Comunican de Atenas que el ministro de Rumanía ha salido para Bucharest cumpliendo las órdenes de su Gobierno.

Con el ministro va todo el personal de la Legación.

El hecho ha producido viva impresión en Atenas.

De Marruecos.

Las consabidas entrevistas.

Paris 24.

En el ministerio de Negocios Extranjeros, estimen que, de la entrevista celebrada ayer entre Rouvier y Rosen, y a la cual asistió también Radófin, puede apreciarse la forma en que se establecerá el acuerdo definitivo, pero se abstienen de indicar el momento en que haya de llegarse a él.

Rosen ha declarado a un redactor de *Le Temps*, que tenía una excelente impresión sobre el resultado de sus conversaciones con Rouvier, el jueves y el sábado, y que opinaba como él en los principios esenciales, dejando de entenderse únicamente en la manera de redactarlos.

Añadió que, en esta redacción, deseaba complacer al gobierno francés, y que había telegrafiado a Berlín en tal sentido.

El periodista preguntó a Rosen si quedaría todo terminado en la entrevista de mañana. Rosen le respondió que más valía no fijar plazo, pues las negociaciones no se terminan nunca tan pronto como se espera.

Completando esta información, conviene señalar un telegrama de Berlín, al cual dice que, mientras casi todos los periódicos berlineses creen que las negociaciones en París se hallan virtualmente terminadas, esperando que mañana se firme el protocolo, el *Berliner Tageblatt*, opina que la entrevista celebrada ayer entre Rosen y Rouvier, no ha dado los resultados que se anhela.

Las negociaciones deben, pues, continuar.

El protocolo.

Paris 24.

Acercos de Marruecos, anuncia *Le Figaro* que en Berlín se dice, que el lunes se han firmado los protocolos definitivos.

PUERTOS Y FAROS

En la nota de reformas que van a introducirse en el ministerio de Obras públicas para el inmediato ejercicio económico de 1905-1906, figura la cantidad de 1.888.000 pesetas en el servicio de puertos, faros y valizas.

Según parece, la indicada cantidad es para atender a la subvención de los puertos de Cádiz, Melilla y Chafarinas, y adquirir un tren de dragado, que se considera indispensable; para mejoramiento del servicio de faros y para otras atenciones urgentes.

Cuanto tienda a beneficiar los puertos africanos, lo encontramos plausible. Cádiz, Melilla y Chafarinas requieren atención especial, los dos primeros puertos por su importancia como plazas españolas en el territorio marroquí; las islas Chafarinas, por su privilegiada situación en el Mediterráneo.

Lo que no se nos alcanza es cómo pueda depender ese importante servicio de un departamento ministerial tan lejos por especiales condiciones y circunstancias de las cosas que se relacionan con el mar.

Desde luego consideramos acertada la reforma, pero no estaría de más que sobre ella fuesen consultadas las entidades de Marina, que podrían por su especial conocimiento de esas cuestiones, contribuir a su mejor solución.

Principalmente en lo referente a las islas Chafarinas convendría fijar mucha la atención, pues están llamadas a jugar un papel muy importante en el desenvolvimiento de la cuestión marroquí.

Creemos que el Gobierno procurará sacar el mejor partido de la situación de ese grupo de pequeñas islas, que pueden servir de excelente punto de apoyo y que por apatía tradicional en nuestra administración están casi por completo abandonadas.

Ignalmente nos parece que debiera fijarse la atención, en que todo cuanto afecta al alumbrado marítimo de las costas, dependiese directamente del ministerio de Marina, así como el servicio de puertos.

Muchos de éstos necesitan inspección constante, y por lo que se refiere al servicio de faros, al expresar su mal estado, ya indica la misma nota oficial que se han promovido varias reclamaciones internacionales que constituyen un desdoro para España.

Creemos que estas someras indicaciones deben meditar para que tan importantes servicios públicos puedan rendir los beneficios consiguientes a los sacrificios que su conservación exige al país y al Estado.

DESDE WASHINGTON

5 de Septiembre.

Por más que digan los que aceptan—y aún explotan las «mentiras convencionales», esta paz japonesa no es obra del presidente Roosevelt ni ha contribuido mucho a traerla—como hoy se ha publicado—el barón Kentaro Keneko ó el japonés misterioso. Ni, tampoco, hay que agradecerle a la magnanimidad del Japón ni a la profundidad diplomática de Mr. Witte. Los japoneses no han renunciado a la indemnización por desinterés; y Mr. Witte, con ser hombre de gran talento, no ha renunciado a los japoneses.

Ha traído la paz quien trajo la guerra: Inglaterra. Trujo la guerra para dividir a Rusia de la Manchuria y dejarla sin puertos de aguas libres en el Este de Asia. Conseguido eso, lo que le convenía era la paz. No tenía el menor interés en que el Japón ingresara en su caja 600 millones de pesos; al contrario, eso podría perjudicar a los ingleses, porque, con tanto dinero disponible, el Japón gallearía y no necesitaría del apoyo británico.

Tampoco le convenía a Inglaterra el eliminar del todo a Rusia del Extremo Oriente. Que se quede sin puertos de aguas libres, está bien, para que no pueda crear una gran Marina; pero que conserve a Vladivostok, para que pueda ejercer alguna acción militar y mercantil. Y que conserve la mitad de la isla de Sagalien, para que esté en contacto con los japoneses, dueños de la otra mitad.

No diré que hay genio, porque no abuso de esta palabra como los americanos; pero hay talento, y mucho, en eso de dividir a Rusia de la Manchuria y dejarla sin puertos de aguas libres en el Este de Asia. Conseguido eso, lo que le convenía era la paz. No tenía el menor interés en que el Japón ingresara en su caja 600 millones de pesos; al contrario, eso podría perjudicar a los ingleses, porque, con tanto dinero disponible, el Japón gallearía y no necesitaría del apoyo británico.

Durante las negociaciones, el sentimiento público se ha manifestado en el Japón partidario de conservar la isla, de la cual los rusos se apoderaron, hace medio siglo, cuando los japoneses eran débiles. En esta guerra la habían recuperado; cuando ya la creían suya para siempre, y ganada en buena lid, tienen que cederla a Rusia la parte Norte. Esa parte Norte será para todo japonés patriota lo que es Gibraltar para todo español de vergüenza.

Rusia debilitada; el Japón victorioso, pero no sobrado de dinero. Ciertamente que reemplaza en la Península de Liaotung a los rusos; pero éstos, iban allí por tierra; los japoneses tendrán que ir por mar; luego son una gran potencia naval. Cuanto más se analiza el resultado, más se convence uno de que, si el Japón ha conseguido, no ya algo, mucho, Inglaterra ha obtenido todo lo que deseaba. Y esto sin disparar un tiro.

Para sus fines se ha valido de sus dos tratados de alianza: el que tenía con el Japón antes de la guerra y el que ha ajustado el gobierno de Tokio hace pocos días, coincidiendo con las gestiones del Presidente Roosevelt en pro de la paz. El primer tratado sirvió a los ingleses para echar al Japón a pelear con Rusia; al segundo, que es de alianza defensiva y ofensiva, le ha puesto precio. O una paz a gusto de Inglaterra ó quedarse sin la alianza inglesa. ¿Qué habían de hacer los japoneses, que no tienen amigos más que en Londres, pues la amistad americana es meramente *sportiva*? Si los ingleses los hubiesen dejado desamparados aún hubieran tenido que hacer mayores concesiones.

Sin embargo, unos «mentirosos convencionales» seguirán diciendo que las exhortaciones de Mr. Roosevelt domaron la resistencia del gobierno de Tokio; y otros «mentirosos» seguirán afirmando que Mr. Witte jugó con el barón Komura como el gato con el ratón. De seguro que el rey de Inglaterra sabe que la verdad es otra. Desde Marienbad, donde hace la carena anual de su buque agosto, ha telegrafiado al Presidente Roosevelt:

«Quiero ser uno de los primeros en felicitarlos por el feliz desenlace...» etc. etc. Al dictar este despacho no habrá reído, *sous cape*, Eduardo, Rey y Emperador, *St. amé I.*

Otro soberano, el emperador Guillermo, que firma *R. I.*, también ha telegrafiado y dice que está «lleno de júbilo» y que «el género humano agradecerá lo hecho; y han telegrafiado embajadores y el cardenal Gibbons. En fin, sobre el Presidente llueven felicitaciones. El único que, probablemente, nada enviará por los hilos, será el barón Soné Arasuké, ministro de Hacienda del Japón. Los 600 millones de pesos de la indemnización le hubieran hecho más gracia que la paz magnánima.»

X. Y. Z.

Una bomba en China

Paris 25.

Desde Pekín comunican que en el momento en que una Comisión se disponía a partir en tren con rumbo a Europa, para estudiar las reformas parlamentarias y aplicarlas a China, fué objeto de un atentado.

Hallábase ya los miembros que forman la Comisión en el tren, cuando en su coche estalló una bomba.

El vehículo quedó reducido a astillas, y ocho de los comisionados resultaron heridos, siendo el más grave Shon, cuyo estado es desesperado.

El hecho ha producido gran sensación, y se atribuye a algún fanático, que de tal modo quiere impedir la introducción de las reformas en China.

TURQUIA Y SERVIA

GRAVE CONFLICTO

Londres 24.

Un despacho de Viena, recibido por la *Central News*, comunica que, según noticias de Belgrado, el Gobierno serbio ha dirigido a Turquía un ultimátum.

El conflicto tuvo origen en la violación del territorio serbio, llevada a cabo por soldados albaneses, con la cooperación de varios oficiales turcos.

El Gabinete de Servia dirigió al Gobierno turco una enérgica nota pidiéndole inmediata satisfacción por el atropello, exigiendo fuesen castigados los oficiales del Ejército del Sultán que ayudaron en su raza a los albaneses, y demandando una crecida indemnización para las familias de las víctimas asesinadas y robadas por los autores de la irrupción.

Cumplido el plazo que fijaba la nota, sin que Turquía haya dado reparación alguna, el Gobierno serbio, en su ultimátum, anuncia graves medidas.

Se cree que si la Sublime Puerta se limita a prometer indemnización, sea castigar a los albaneses y oficiales culpables, Servia tomará represalias, con el fin de obtener por cualquier medio la reparación que exige.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CDXXXVII

A modo de paréntesis, y para dar más variedad a estos artículos, hemos tratado en los anteriores con alguna extensión el combate naval de Lisa, y ahora vamos a seguir trasladando aquí las opiniones más notables que se están publicando actualmente acerca de la batalla de Tsushima.

Es costumbre entre los marinos y oficiales del ejército del Japón, dejar que pase un largo período de tiempo antes de expresar con franqueza sus opiniones sobre los grandes hechos acaecidos en la guerra; y por esta razón, hasta ahora no se ha podido conocer, con relativa exactitud, el juicio de dichos marinos con respecto a los hechos más interesantes de la batalla naval, última del mar del Japón.

Se ha hablado mucho acerca de la elección de Rodjstvensky al preferir el paso de Tsushima a los de Tsugaru ó Soya; y hasta en el mismo Japón se ha sostenido que esa elección fué un gran error; pero esta opinión no es la que abrigan y manifiestan los japoneses más competentes y autorizados para juzgar y emitir juicio; éstos entienden que el paso de Soya, que es el más septentrional, no era conveniente para la Escuadra rusa, por dos razones: primera, porque su gran alejamiento hubiera aumentado las dificultades para el abastecimiento de carbón; y segunda, porque las inmediaciones del referido paso, son de difícil navegación; si es que la única ventaja que pudiera haber inducido al almirante ruso a elegir dicho camino, ó sea la posibilidad de eludir el combate antes de llegar a Vladivostok, no hubiera podido realizarse.

Acompañado por todos sus barcos carboneros, Rodjstvensky no podía evitar si quiera que se observase su marcha, y si los carboneros no le acompañaban, hubie-

ra tenido que navegar con una velocidad sumamente limitada; la batella era, pues, inevitable, y como si hubiera tenido que librarse en condiciones necesariamente desfavorables, no existía razón que abonase la preferencia del Soya.

Con respecto á Tanguarú, que según el parecer del capitán Mahan y de otros muchos peritos, era el que esperaban eligiesen los rusos, los oficiales de Marina del Japón arguyeron que la longitud del Estrecho y lo intrincado de su recorrido, lo hacían peligroso para una Escuadra de numerosos barcos, especialmente durante la época de las nieblas, y, además, que los rusos tenían muchas razones para creer que en dicho Estrecho se habían establecido minas.

Si en realidad el citado paso estaba ó no sembrado de minas, es uno de los muchos secretos que tan acertadamente ha sabido guardar el Japón; pero de todos modos, consta que oficialmente estaba prohibido á los barcos mercantes el navegar por dicho estrecho sin pilotos especiales y debidamente autorizados.

La tal vía estaba, por lo tanto, prácticamente cerrada para Rodjstvenski y como consecuencia, no le quedaba más camino que el de Tushima; así lo comprendieron desde un principio Togo y sus subordinados los capitanes de los barcos de su Escuadra, y con arreglo á esto obraron sin vacilaciones; sin que hubiora, como se dice, factor alguno psicológico en el cálculo mencionado.

Togo no dice que haya esperado al enemigo en el Sur, porque las circunstancias de Rodjstvenski impedirían á éste á evitar los pasos del Norte, y dirigirse al peligro afrontándolo, ni tampoco infiere que el almirante ruso eligiese la ruta más corta, por lo mismo que era la más improbable.

La determinación del almirante japonés de esperarle en Tsi-Shima, se fundaba en un conculzudo cálculo; pues examinadas concienzudamente por él y sus capitanes, todas las hipótesis que podía hacerse el enemigo, dedujeron que aquél era el único paso viable, y en él tranquilamente esperaron á los rusos.

Se sostiene que los rusos entraron en combate en una formación fatal para tener probabilidades de alcanzar una victoria; navegaron en dos líneas de fila, persiguiendo el doble objetivo de combatir y escapar. Togo con sus acorazados y cruceros acorazados, navegando en una sola línea de fila se acercó en un ángulo de 45 grados al costado de babor del enemigo, y marchando á gran velocidad, concentró sus fuegos sobre los barcos de cabeza de las columnas rusas, quedando así los buques de la retaguardia de aquellas, excluidos del combate por la distancia á que se hallaban, de los puntos de ataque elegidos por los japoneses.

En síntesis puede decirse, que Togo realizó ataques combinados, ya sobre un punto, ya sobre otro de las columnas enemigas, mientras que éstas, entorpecidas por su propia formación, nunca podían oponer la más fuerza que la aprovechable en la inmediatez del punto atacado.

Además, esta formación de doble columna, sometida al ataque por los flancos, luchaba con grandes desventajas, y se desordenó por los certeros disparos de la artillería japonesa, y esta desorden y confusión de la Escuadra rusa, confusión que resultó completa ó casi completa á la hora en que comenzó la lucha, justificó el que Togo dijese á poco de empezada, la batalla está ganada.

Los japoneses creen que si Rodjstvenski hubiese resuelto desde el principio del combate sacrificar una parte de su Escuadra para salvar el resto de ella, pudiera haberlo conseguido; esta idea tuvo que ocurrírsele al almirante ruso, pero ante las dificultades de designar los barcos que habían de ser víctimas, ó quizás pareciéndole poco caballeresca la realización de tal maniobra, se decidió indudablemente á que todos se hundieran ó se salvaran en por eso su Escuadra vino á convertirse en una flota heterogénea é inamóvil, que se ofrecía á ser destruida por los barcos de guerra japoneses.

También hay razones para creer que Rodjstvenski, supuso inferiores las fuerzas de Togo, á lo que en realidad eran; en los barcos rusos capturados encontraron listas con los nombres de los buques japoneses y en ellas aparecían borrados ó tachados el «Mikasa» y el «Yashima»; siendo lo probable que Rodjstvenski, dió crédito á los rumores propagados de que dichos barcos se habían perdido; y por tanto, sólo espera

ba encontrar tres acorazados en la Escuadra japonesa frente á los ocho de que él disponía, ó lo que es lo mismo, 11 barcos acorazados modernos de los japoneses contra 14 rusos.

Pero de todos modos, el factor que más influyó en el resultado de la batalla fué la diferencia en la artillería; se da por cierto que los artilleros rusos no hicieron más que un blanco por cada tres que contra sus barcos lograron hacer los japoneses; y por tanto, la proporción resultó de uno á tres, de modo que en la práctica y dentro de la comparación, el número de cañones de los japoneses equivalió al triple de los de los rusos; esta señalada inferioridad de los rusos se atribuye á la deficiente instrucción práctica de los oficiales y suboficiales, teniendo en cuenta que las aptitudes y pericia del que dirige la pieza y del que ocurre la puntería son factores importantes en el combate y también hay que atribuir mucho de la victoria alcanzada por los japoneses, á la superioridad de sus explosivos; un proyectil que explota dentro de un barco hace mucho más daño que el que lo atraviesa sin estallar; pero después de todo, la pericia del artillero es el factor principal.

Los rusos estaban muy mal instruidos, esto es cierto, y además tenían que luchar en condiciones muy difíciles, aun para los mejores artilleros, y á las cuales ellos estaban muy poco acostumbrados, maniobrando sobre plataformas giratorias y fijas y bajo una granizada de proyectiles; según los datos y sobre el papel, los japoneses sólo tenían 16 cañones, de 12 pulgadas y los rusos 26; pero en la práctica y en acción vino á resultar la proporción de 64 cañones japoneses para 26 rusos, y la misma proporción pueden aplicarse para las piezas de menor calibre.

En el próximo artículo acabaremos este juicio breve, pero muy bien hecho, del cual no hemos querido privarnos, como complemento de estos hechos que relatamos.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 22 de Septiembre de 1906.

TEATRO DESTRUIDO

Valencia 25.

La banda municipal ha dado esta noche un concierto en el Parque de la Glorieta, ejecutando las composiciones que motivaron en el reciente certamen de Bilbao el premio que obtuvo dicha banda.

El inmenso gentío que acudió á oír el concierto aplaudió con entusiasmo á la banda. Media hora después de terminada esta fiesta, cuando ya el público había desfilado, inició un incendio en el teatro de la Glorieta.

El fuego se propagó rápidamente, acudieron el alcalde, el cuerpo de bomberos y numerosas personas; pero el siniestro se consumó. El teatro, que era de madera, ha quedado reducido á pavés.

No han ocurrido desgracias personales.

DESDE SAN FERNANDO

23 Septiembre.

Noticias de Marina.—Del Departamento.

Se encargó del Negociado de Maquinistas en el tercero de la Jefatura de Estado Mayor, el maquinista jefe D. Juan Sarría, que cesó en la excedencia forzosa, á la cual pasa el que lo desempeñaba, D. Ramón López, de igual empleo.

Embarca en el «Carlos V» el segundo comandante D. Raimundo Ramos.

Se cursa al Arsenal instancia documentada de Antonio Lozano que solicita examen de buzo; y otra de Miguel García Fernández, que solicita igual examen.

—A la Comandancia de Marina de Cádiz se remite expediente de pensión de doña Aurora Franco, viuda del cronometrista del Observatorio D. Joaquín Torres.

—Desembarca del «Numancia», por trasbordar al «Carlos V», los tenientes de navío don Luis Barreda y D. Servando Muñoz.

—Cesa como ayudante del Excmo. Señor Capitán General del Departamento, embarcando en el «Pelayo», el teniente de navío don José María Cheriguini.

—Cesa en la situación de excedencia y embarca en el «Carlos V», el teniente de navío don Alfredo Parío.

—Desembarca del «Proserpina» y embarca en el «Carlos V», el teniente de navío D. Manuel Rodríguez Bárcena.

—Embarca en dicho crucero acorazado el teniente de navío D. Mariano Mstrinez.

—Cesa en la Ayudantía de Marina de Tarifa el alférez de navío D. Mariano Cervera.

—Cesa en la factoría del Arsenal por embar-

car en el cañonero «Doña María Molina», el tercer maquinista D. Cecilio Lobato.

—Desembarca de dicho buque para la factoría el de igual empleo D. José Millar.

—Cesa en la factoría y embarca en el «Carlos V», el segundo y tercer maquinista respectivamente, D. Manuel Fernández Urbano y D. Manuel María Fernández.

—Embarcan en dicho buque, cesando en los talleres del Arsenal, los aprendices maquinistas D. José Martínez Ubeda, D. Vicente Tortosa, D. José Fernández y Fernández, D. Manuel Jiménez Haro, D. Angel Gheral Cárdenas y don Manuel Marrero Roca.

—Por telegrama de la Superioridad se autorizó al Excmo. Señor Capitán General del Departamento para pasar por la corte al capitán de navío D. Gabriel de Losen, comandante del «Numancia».

—A la Comisión Liquidadora del Apostadero de la Habana se remite instancia del padre del cabo fallecido Teodoro Model, en súplica de indemnización por la pérdida de equipaje.

El «Carlos V».

A las nueve y media de la mañana de hoy, procedente de Málaga, entró y fondeó en los caños del Arsenal el crucero «Carlos V».

Además del personal que embarca en este buque, según se puede ver en las notas de Marina, se ha dispuesto embarcar tres cabos y 21 soldados de Infantería de Marina.

EL CONGRESO ECONOMICO DE MONS

La inauguración del Congreso económico internacional en Mons ha sido solemnísimamente.

Concurrieron financieros notables y sociólogos famosos de Europa y América.

El rey Leopoldo ha presenciado la inauguración.

En su nombre, el ministro de Negocios extranjeros y presidente del Congreso, ha pronunciado un discurso muy aplaudido.

Fueron presentadas al rey las delegaciones. S. M. conversó detenidamente con el representante de España, Sr. Navarro Reverter, elogiando la hermosura del país y las dotes del rey D. Alfonso. El monarca belga saludó individualmente á todos los congresistas españoles.

El Ayuntamiento de Mons ha obsequiado á los extranjeros con una magnífica fiesta en el palacio municipal.

El Congreso celebrará dos sesiones diarias.

Se ha concedido una vicepresidencia de honor al Sr. Navarro Reverter.

Rusia y Japon

Gobernador que dimitte.

Paris 24.

En Petersburgo se ha recibido la dimisión del príncipe Obolenski, que era gobernador de Finlandia.

Sigue la agitación.

Paris 24.

Continúa la intranquilidad en todo el imperio moscovita.

Los agitadores y revolucionarios extienden su actividad á Sionia, donde comienzan serias perturbaciones, principalmente entre la población musulmana y transcaucasiense.

Las patrullas de cosacos armados circulan por las calles de Ashkabad.

Los aldeanos, de Kestrams saquean los bienes de los propietarios y las iglesias de la provincia.

Nuevos desórdenes.

Paris 25.

De Tokio se reciben noticias que se refieren á nuevos desórdenes.

Se ha celebrado una importante manifestación contra el Gobierno.

Los detenidos por la policía, son numerosos.

Taurinas

La 13.ª de abono.

Machaquito.—Regatería

Cuatro palabras para reseñar la a burrada fiesta de ayer.

Los toros: mansos.

Los matadores: trabajadores y con ganas de agradar.

Los de pie: cumpliendo.

Los de á caballo: según costumbre, es decir, malos.

Regatería vino en sustitución de Fuentes, he-

rido en Logroño, y se desquitó de la mala tarde de su alternativa. Estuvo bien con la capa y afortunado con el estoque.

Machaquito toreando tan mal como ya en él es sabido, agarró buenas estocadas y fué aplaudido.

De los demás digo que los peones cumplieron, pero hay que hacer mención de Camaró, que puso toda la tarde muy buenos pares.

El quinto toro fué retirado al corral. Dicen que por manso; pero yo creo que fué porque el presidente vió, como vimos todos, que aquel bicho había sido ya toro, y de aquel modo de empujarse en los medios y de arrancarse cuando creía tener carne segura, más bien era de malicioso que de manso y lo prueba también que no volvió la cara á los caballos ni á los capotes sino que se defendía y estaba sobre aviso.

Pero en fin, sea de ello lo que quiera, es evidente que la culpa era del empresario, del presidente, del ganador ó de cualquiera otro, menos de los toreros; y sin embargo, el público con la justicia que le distingue, estuvo abucheando ya toda la tarde á los lidiadores al menor movimiento que hacían.

Y hasta otra.

Farellillo.

ESPAÑA Y AMÉRICA

Huésped ilustre.

Vigo 24.

A bordo del vapor inglés «Aragón», ha llegado hoy, al anochecer, D. Manuel Quintana, hijo del Presidente de la República Argentina, de regreso de un largo viaje por Europa.

Acompañándole su esposa y sus hijos. En cuanto fondeó el barco, pasaron á bordo á saludarle Comisiones del Ayuntamiento, de la Cámara de Comercio, del Circulo Mercantil y de la Pransa, entregándole flores y frutas del país.

El alcalde le rogó que transmitiera á la Cámara de diputados de la República su agradecimiento por haber elegido el puerto de Vigo para la línea de vapores rápidos entre España y América.

El presidente de la Cámara de Comercio le mostró un telegrama del ministro de Estado transmitiéndole los ofrecimientos de las compañías ferroviarias para establecer trenes rápidos en combinación con los vapores subvencionados.

Después hablaron otras varias personas, todos para manifestar su deseo de que la nueva línea sirva para estrechar los lazos que unen á ambos países.

El Sr. Quintana contestó con un discurso muy elocuente, agradeciendo las frases que se habían dirigido á su padre y á su patria.

Después de obsequiar con champagne á sus visitantes, el Sr. Quintana saltó á tierra y recorrió en coche algunas de las calles de la población, regresando nuevamente á bordo.

El «Aragón» ha zarpado esta noche.

CÓMO PROCEDEN LOS ALEMANES

PARA

extender sus negocios por el extranjero.

El señor Heberto Harrison, encargado de Negocios de S. M. Británica en Nicaragua, ha enviado al Ministro de Relaciones Exteriores de su país (Foreign Office) una memoria relativa á la manera como proceden los fabricantes y exportadores alemanes para extender sus negocios industriales y comerciales por el extranjero.

De dicha Memoria extractamos los siguientes informes:

«Resulta que las casas alemanas, ya cada una de por sí, ya en colectividad, escogen un empleo de circunstancias y cualidades para el caso y lo envían al país donde desean establecer nuevos negocios. A este representante se le asigna sueldo fijo durante los primeros años, y además una comisión sobre las ventas que pueda proporcionar á sus comitentes; pero por añadidura se le concede extenso crédito contra la caja de la Sociedad de comerciantes, á fin de que vaya disponiendo discretionalmente de él á medida que convenga.»

«El representante lleva el encargo de apensar modestamente en la principal ciudad del país, con el deliberado propósito de iniciar los negocios por sí mismo, y en caso necesario está autorizado para solicitar y obtener cualquier empleo hasta que se hallen en disposición de obrar con desembarazo. Cuando este caso llega, empieza el representante por pedir á los visitantes de todas las naciones que frecuentan la plaza, cortas cantidades de los géneros que suministran ordinariamente, procurando al propio tiempo aprovechar cuantas coyunturas se le presenten para enterarse de cada una de las clases de mercancías que tienen más fácil salida y de las razones á que se debe su preferencia; así como también procura indagar las mejoras de que dichas mercancías son suscepti-

bles y todo lo referente al embalaje, peso, color, calidad, tamaño, etc., que tan importante papel desempeñan en las ventas de exportación. Durante todo este tiempo, el representante envía á sus comitentes muestras de las mercancías con el informe de cuando debe hacerse para acreditar su aceptación en el mercado.

«En el primer año, las pocas ventas sólo podrán rendir probablemente lo necesario para pagar el viaje; pero á los dos ó tres años serán seguras las ganancias; y lo que vale más aún, habrá adquirido un verdadero é inapreciable tesoro de noticias referentes á las mercancías de consumo general en aquel país.

«Entretanto, los industriales asociados van fabricando los géneros con las mejoras aconsejadas por el representante, que se hallan en disposición de competir con el extranjero. Entonces el representante establece sucursales en otras poblaciones del país y el éxito de los negocios depende sencillamente de la capacidad y buena suerte del mismo representante.

«Los jóvenes que en estas condiciones van al extranjero, tienen un poderoso estímulo para el trabajo, pues en vez de ser simples dependientes, pueden trabajar desde un principio por su cuenta con la perspectiva de alcanzar una posición holgada é independiente.

«Otra de las ulteriores ventajas de este sistema es que aunque el representante establezca un negocio por sí mismo, tan pronto como le sea posible, según suelen hacer los alemanes, subsisten las relaciones comerciales con los que fueron sus comitentes; y en todo caso los conocimientos é informes adquiridos por éstos acerca de las necesidades del país en cuestión, compensan sobradamente desembolsos efectuados.

«Si la empresa fracasa, la pérdida no es de consideración, puesto que se reparte entre las casas de comercio ó razones sociales, que concedieron para ello un crédito de algunos miles de marcos.»

LA ESCUADRA FRANCESA EN FERROL

Sigue habiéndose de si vendrá ó no vendrá á las costas gallegas una Escuadra francesa con motivo del viaje de M. Loubet á Madrid.

Aunque oficialmente nada se dijo todavía, parece que la visita se confirma.

Días atrás se aseguraba que si M. Loubet fuese á Portugal era segura la realzada de los buques franceses en cualquiera de los puertos de aquella región, y ahora ya parece que no cabe duda en cuanto á la ida del presidente á Lisboa, pues están terminados allí todos los grandes preparativos de la recepción.

Casi puede, pues, asegurarse que habrá excursión de una flota francesa por las costas gallegas.

Ahora lo que está por determinar es qué puerto visitará.

Se dice, y aún sigue diciéndose, iría á Vigo, pero allí lo juzgan muy dudoso.

Autorizada persona presume y no sin fundamento, que la flota entrará en Ferrol como capital del departamento y residencia de las autoridades superiores de Marina, pues es de suponer—añade—que tal visita tenga por objeto el cambio de atenciones oficiales, aparte de las fiestas particulares que hubiese de organizarse.

Y de ir á Ferrol la Escuadra, no sería dudoso que fondease también en La Coruña, aún cuando fuese por algunas horas.

La Gran Vía.

Propósitos de los concesionarios.

Mister Jaime M. Morris, representante en España de la casa Hughes, adjudicataria de las obras de la Gran Vía, ha dado algunos detalles acerca de dicha casa y sus propósitos.

El crédito de la casa Hughes es muy grande en el mundo comercial y financiero.

Su fundador fué el abuelo del actual Mr. Hughes, asociándose á éste, á poco tiempo del establecimiento, el Sr. Stirling.

Desde su fundación se dedica la casa á toda clase de negocios, habiendo tenido hasta ahora gran suerte en todos ellos.

Las obras de la Gran Vía empezarán en cuanto se termine la tramitación oficial del expediente de adjudicación de la subasta, que se cree tardará en ello próximamente un mes.

Las obras, se dividirá en cuatro trozos; plaza de San Marcial, hasta la del Callao, otro desde este punto á la calle de Mesoneros Romanos, el tercero hasta la de Hortaleza, y el último hasta la calle de Alcalá.

Las obras, por de pronto, empezarán por la plaza de San Marcial, sin perjuicio de que después á medida que vaya habiendo personal técnico y obrero comiencen los derribos por la parte media ó el final del primer trozo.

El principal negocio de la casa constructora estribará en las construcciones que haga, pues se propone edificar magníficas casas con todos los adelantos y comodidades modernas.

«El reloj, porque me anunciará el momento de la muerte de mi padre; me dirá: «Pablo, ¿estás dispuesto? Porque él te espera. Y no me engañará. Mañana será para él y para mí el último golpe de las once la señal de un grande gozo, porque nos reunirá para siempre. Pero ¿qué hará hasta entonces? Me fastidiará tanto... ¿Y si me acometiera mañana uno de esos desmayos?... Pero no; ¡el cielo es demasiado justo para rehuserme aquella dicha!»—dijo amargamente—¿Quién me hubiera dicho esto hace seis meses? ¡Es una vida bien fatal la mía! ¿Qué hiciera yo á Dios para ser tan desgraciado? ¡Y se me figuraba tener un porvenir risueño! Tenía un padre que me acariciaba; yo era valiente, joven; mi profesión me gustaba, y amaba, ¡oh! amaba á un ángel.

«Calló por un momento, y después continuó:—

«¡He aquí una cosa bien espantosa! No sé si será el dolor, los disgustos ó la enfermedad han gastado todas las fibras de mi corazón, pero ya no lo siento. Pienso en Alice, en mi padre que morirá mañana, en mí que me mataré, y todo esto no me causa emoción afectiva. Mi vida pasada, presente y futura es como un libro que hubiese leído dejándome recuerdos, mas no impresiones. Lo que experimento únicamente es el disgusto, fastidio pronunciado y deseo de llegar á mañana.

«No, no!»—añadió después de un nuevo sí-

83 FOLLETÓN DEL «DIARIO DE LA MARINA»

LA SALAMANDRA

NOVELA MARÍTIMA

LIBRO SEXTO

conciencia y por unanimidad, al mencionado Pedro Huet á la pena capital, cuya sentencia deberá ser ejecutada dentro de 24 horas; y además condena al acusado en todas las costas.

Cuya sentencia fué dada, juzgada y acordada á bordo del navío Almirante en el puerto de Cherbourg, día, mes y año pre-citados, á las once menos cuarto de la mañana. Y los señores del consejo firmaron con el secretario la minuta del fallo, etc.»

Pedro, al oír su sentencia, no pronunció una palabra ni se notó emoción alguna en su semblante, porque hacía ya tiempo que vivía en esta idea. Tan sólo se dirigió al presidente y le dijo:

—Mi general, ¿tendrá la bondad de permitirme hablarlos dos palabras?

—Con mucho gusto. Os suplico que nos dejéis, señores—dijo éste á los individuos del consejo, que salieron al punto.

—General—prosiguió Pedro cuando estuvieron solos—¿me conocéis?

—Sí, Pedro—dijo el oficial tendiéndole la mano—os he visto en medio del fuego y sé lo que sois. Es una fatalidad inexplicable, porque no he conocido hombre más amante de la disciplina que vos.

—General, tengo un hijo.

—Ya había pensado en eso. No os inquietéis por su porvenir.

—¿Su porvenir!—dijo Pedro tristemente.—Se suicidará.

—Amigo, esa idea... —Se suicidará, general; lo sé. Solamente quisiera... pido... que no seamos separados. ¿Me entendéis?

—Amigo Pedro, no abrigo vuestros temores. Vuestro hijo... —Se suicidará—repitió Pedro.—Os suplico, general, que dispongáis las exequias para los dos; así lo deseo. Jamás he sido beato, pero estoy seguro que hay algo allí arriba. He dicho, general.

—Caso de que suceda la desgracia que sospechais, os doy mi palabra de marino que serán cumplidos vuestros deseos.

—Gracias, general. ¡Adiós!—dijo Pedro dándole la mano.

—Venid acá, bravo compañero—contestó el almirante estrechándole en sus brazos.—

No es ésta la vez primera. ¿Os acordáis que fuí yo quien os dió el abrazo de legionario? Y los dos marinos se dejaron caer uno en brazos del otro.

—¡Adiós, adiós, general; pensad en nosotros!—dijo Pedro, viendo alejarse al almirante.

Y se volvió á su cámara, donde no encontró ya á su hijo.

Sentóse tristemente en el sitio en que había estado ésta, y toda la noche se la pasó meditando.

A las once de la mañana debía ser fusilado sobre un pontón por un piquete de gendarmes.

CAPÍTULO LII

La visita

¡Qué fastidio!

Burke.

Graciano, aprovechándose del desmayo de Pablo, lo había conducido á casa de su patrón, plaza del Puerto, en la Pescadería.

Esto era la víspera del día en que Pedro debía ser fusilado. La ejecución estaba fijada para la mañana siguiente, y la señal era la última campanada de las once del reloj del puerto.

La pequeña habitación que ocupaba Pablo provisionalmente era la destinada de ordinario á los marineros que esperaban un embarque ventajoso en algún buque mercante. Todo el ajuar consistía en el papel amarillo con flores bastante deteriorado que cubría las paredes, algunos grabados iluminados que representaban varios episodios de las guerras de Bonaparte, una silla, una mesa coja y una cama de correa.

Situada en el cuarto piso, la única ventana de esta guardilla daba á un callejón estrecho que apenas tenía luz, pues la poca que había pasaba por entre unos vidrios verdosos.

Eran como las cuatro de la tarde. El cielo brumoso y cargado de nieblas del mes de Noviembre se encapotaba cada vez más, y bien pronto la oscuridad empezó á invadir este miserable chirimibil. Pablo, sentado sobre el borde de la cama, no advertió esto. El pobre chico, con la cabeza baja, las manos cruzadas sobre las rodillas y las piernas colgando, parecía estar en un estado de profunda insensibilidad.

Sus ojos se abrían secos y ardientes.

Al dar las cuatro, la campana del arsenal dejó oír su zumbido prolongado, y Pablo saltó de su inercia.

—¡Las cuatro!—dijo después de haber contado los golpes.—¿Qué hará ahora mi padre?... Todavía tiene que contar diecinueve horas... ¡Qué largo tiempo! Me gusta es-

te reloj, porque me anunciará el momento de la muerte de mi padre; me dirá: «Pablo, ¿estás dispuesto? Porque él te espera. Y no me engañará. Mañana será para él y para mí el último golpe de las once la señal de un grande gozo, porque nos reunirá para siempre. Pero ¿qué hará hasta entonces? Me fastidiará tanto... ¿Y si me acometiera mañana uno de esos desmayos?... Pero no; ¡el cielo es demasiado justo para rehuserme aquella dicha!»—dijo amargamente—¿Quién me hubiera dicho esto hace seis meses? ¡Es una vida bien fatal la mía! ¿Qué hiciera yo á Dios para ser tan desgraciado? ¡Y se me figuraba tener un porvenir risueño! Tenía un padre que me acariciaba; yo era valiente, joven; mi profesión me gustaba, y amaba, ¡oh! amaba á un ángel.

«Calló por un momento, y después continuó:—

«¡He aquí una cosa bien espantosa! No sé si será el dolor, los disgustos ó la enfermedad han gastado todas las fibras de mi corazón, pero ya no lo siento. Pienso en Alice, en mi padre que morirá mañana, en mí que me mataré, y todo esto no me causa emoción afectiva. Mi vida pasada, presente y futura es como un libro que hubiese leído dejándome recuerdos, mas no impresiones. Lo que experimento únicamente es el disgusto, fastidio pronunciado y deseo de llegar á mañana.

«No, no!»—añadió después de un nuevo sí-

DE SAN SEBASTIAN

San Sebastián, 24, 2. tarde.

El aniversario de la Princesa de Asturias.

En Palacio se ha celebrado á las siete de la mañana una misa en sufragio del alma de la finada Princesa de Asturias, cuyo santo era hoy.

Regreso á Madrid.

La familia Real saldrá para Madrid el próximo viernes.

El Rey á Biarritz.

Don Alfonso se propone ir el próximo jueves á Biarritz, con objeto de presenciar las pruebas del concurso hípico, en que tomarán parte caballos de su propiedad.

La boda del Rey.

El Sr. Mellado ha declarado que el Gobierno no se ha preocupado en manera alguna de la boda del Rey, ni tampoco tratará este asunto hasta que el Monarca haya regresado de su proyectado viaje á Alemania.

Paseo en automóvil.

El rey ha paseado esta mañana en automóvil por los alrededores y calles de esta población, siendo objeto de ovaciones por parte del público que paseaba por el Bulevar.

El Nuncio de Su Santidad.

El Nuncio ha llegado anoche; se propone marchar á Roma en uso de licencia. El marqués de Tovar, embajador en el Vaticano, le ha ofrecido una comida en su Palacio de la Cumbre.

LA "GACETA," DE HOY

SUMARIO

Presidencia del Consejo de Ministros.—Reales decretos nombrando senadores vitalicios á los señores que se expresan.

Otros admitiendo la dimisión que del cargo de subsecretario de esta Presidencia ha presentado D. Pablo Cruz y Orgaz, y nombrando para el referido cargo á D. Valentín Gayarre y Arregui.

Real orden aprobatoria de la Cuenta general y Memoria relativa á los trabajos realizados por la Comisaría Regia de Consuegra-Almería, y dando las gracias, por el celo y desinterés con que ha desempeñado su cargo, al comisario regio D. Manuel Eguillor y Liaguano.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Reales órdenes de personal.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—Real orden disponiendo se provean por oposición las dos plazas de Auxiliares-traductores asignadas á los Negociados de Industria y Trabajo y de Comercio.

Otra resolutoria de una instancia en la que se solicita ampliación del plazo para la renovación de los contadores para.

Administración central.—Hacienda.—Subsecretaría.—Estado demostrativo del movimiento que han tenido las reclamaciones económico-administrativas en las oficinas que constituyen la administración central y provincial de la Hacienda, durante el mes de Agosto último y en los primeros ocho meses del año actual.

Desde Barcelona.

24 Septiembre.

Noticias marítimas.

Ayer se probaron las tanques de la puerta del dique, y algunos remaches hacían agua, por lo cual se procedió á cambiarlos para que quedase la expresada puerta en condiciones á propósito para el servicio á que se la destina.

La draga de succión ha trabajado dentro del puerto, dragando el trozo frente á la cascata de Salvamento de Náufragos.

Por la Sociedad de Salvamento de Náufragos se tiene en estudio la construcción de botes automóviles para el servicio de dicha sociedad.

Ha llegado á nuestro puerto, procedente del Centro de América, el vapor italiano «Washington», saliendo en seguida para Génova.

Vuelve otra vez el asunto del fenómeno de elevación y depresión rápida de las aguas de nuestro puerto, con corrientes de bastante intensidad. Hablar de este asunto sería hacer un estudio hidrográfico del mar Mediterráneo, que requiere detenida observación y el análisis de una serie de conchas que no son del momento, ni podemos entrar en su investigación; por eso dijimos oportunamente y ahora repetimos, que el ministerio de Marina debiera enviar á la Comisión Hidrográfica y que averiguase el origen de ese fenómeno y deducciones que de él podrían sacarse.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Es esperado en nuestro puerto el vapor correo «León XIII», de la Compañía Trasatlántica, que atracará en el sitio destinado para dichos buques.

Ha fallecido en Ciudadela el patrón del pallebot «Concepción», D. Miguel Monje; dicho patrón era persona muy querida entre la gente de mar y muy respetado en Ciudadela. Descanse en paz.

Del vapor correo «Cataluña» desembarcó ayer buen número de ganado de cerda, procedente de Mallorca.

El distinguido capitán de la Marina mercante D. Benito Barceló, ha fallecido en Palma de Mallorca, después de aguda enfermedad; fué conducido á su última morada por numeroso acompañamiento, y su muerte ha sido muy sentida.

Derde anoche se encuentra en Madrid el príncipe de Asturias.

Con las formalidades de rúbrica ha tomado, esta tarde, posesión de su cargo el nuevo subsecretario de la Presidencia señor Gayarre, no habiendo asistido al acto el subsecretario dimisionario D. Pablo Cruz.

Nuevo «trust» marítimo.

Agítase en Liverpool la idea de formar un «trust» compuesto por las Compañías navieras trasatlánticas abanderadas en aquel puerto y otras varias del continente europeo, con objeto de acaparar el tráfico marítimo sudatlántico.

Como existe el precedente del fracaso del «trust» organizado por el potentado yanqui Pierpont Morgan, no es probable que se constituya el proyectado en Liverpool.

Doce hundimientos.

En la calle de Jacometrezo hay varias casas viejas, dos de ellas correspondientes á los números 69 y 71, las cuales se apoyaban por la parte posterior en otra casa vieja de la calle de Preciados, que estos días ha sido derribada.

Al perder este apoyo las dos citadas casas de la calle de Jacometrezo, se hundieron esta mañana por la parte recayente al derribo.

En las habitaciones hundidas, cocinas, comedores y cuartos inmediatos no había ninguna persona en el momento del hundimiento, por lo cual; afortunadamente no han ocurrido desgracias personales.

Los vecinos de las casas hundidas salieron á la calle corriendo despavoridos.

En el cerrillo de San Blas, detrás del cuartel de María Cristina, ocurrió esta mañana un desprendimiento de tierras, que sepultó á un arenero llamado Mariano, á una vendedora de periódicos llamada Concepción López y á un soldado de artillería que venía de Vicálvaro, resultando el arenero muerto, la vendedora de periódicos gravemente herida y el soldado de artillería ileso.

Consejo de ministros.

Poco después de las cuatro se han reunido los ministros en la Presidencia para celebrar Consejo.

Esta reunión no estará dedicada, como se ha dicho, al estudio de los presupuestos, sino al de otros proyectos que respondan al programa político del Gobierno.

El Sr. Montero Ríos someterá á la aprobación del Consejo algunos de los proyectos de ley que ha elaborado en San Sebastián, y que ya tiene sacado en limpio, entre los cuales figuran el proyecto de reforma electoral y el relativo á la inspección de los Ayuntamientos.

El examen de dichos proyectos, el despacho de algunos expedientes administrativos y el resultado de las elecciones senatoriales serán los asuntos que ocuparán la atención de los ministros en el Consejo de hoy.

El estudio de los presupuestos parciales no dará comienzo hasta otro Consejo que se celebrará el miércoles próximo.

PARA EL CURSO 1906 á 1907

Lycée Français de Madrid

Jacometrezo, 62.—Hita, 2.

Según la estadística que hemos recibido, relativa á las calificaciones obtenidas en los exámenes verificados en el Instituto del Cardenal Cisneros por los alumnos del Colegio «Lycée Français de Madrid», han merecido la nota de sobresaliente 47 alumnos, notables, 33, y aprobados 32, con un solo suspenso.

Tan brillante resultado dice por sí sólo lo bastante en loor del referido centro de enseñanza, cuyos funcionamiento y organización se diferencian en gran modo de todos los de su índole análoga.

Admitido el profesorado, previo concurso para cada asignatura, reúne el «Lycée Français» personal docente ilustrado y culto, bajo la dirección de los doctores D. Pedro y D. Ramiro Serrano Huertas, á cuya actividad y competencia pedagógicas es debido el floreciente desarrollo de esa institución escolar.

El «Lycée Français de Madrid» es el único colegio francés oficialmente autorizado en España por el Gobierno y el único que simultanea el estudio de Bachillerato con el aprendizaje práctico y de verdad del francés y del inglés.

Este gran centro de enseñanza prepara á los alumnos de todas las carreras; facultades, militares, ingenieros, peritos, telégrafos, comercio, aduanas, etc., contando con profesores oficiales de los respectivos cuerpos y dependencias.

Pero donde el «Lycée Français» obtiene éxitos maravillosos, es en la primera enseñanza por profesores de la Universidad de Francia.

Mediante racional método pedagógico, los niños van insensiblemente hablando y escribiendo con toda perfección el francés á la vez que reciben instrucción sólida y extensa. Y cuando los jóvenes escolares dominan aquel idioma, se les obliga á conocer también el inglés.

El local, situado en uno de los puntos más céntricos, reúne inmejorables condiciones higiénicas, con numerosas y espaciosas clases.

En el «Lycée Français» se dan también, por módica retribución, lecciones de idiomas por profesores especiales.

Felicitemos sinceramente á los ilustrados doctores señores Serrano Huertas, por el brillante éxito obtenido en el curso de 1904 á 1905.

NOTICIAS

El Centro del Ejército y de la Armada abre concurso para una plaza de profesor de tiquigrafía con arreglo á las bases que estarán de manifiesto en la secretaría de dicha Sociedad, de cuatro de la tarde á once de la noche.

Las solicitudes serán dirigidas al excelentísimo señor presidente, y podrán hacerse hasta el día 7 de Octubre, á las cinco de la tarde.

Se ha concedido un crédito de 7.000 pesetas con destino á la Jefatura de Obras públicas de Teruel, para reparar los daños causados por las tormentas del día 17 en varias carreteras.

La Gaceta de ayer publica una Real orden del Ministerio de la Gobernación, concediendo segundo llamamiento á los opositores de la convocatoria de aspirantes á Telégrafos que no concidieron al primero, con arreglo á las condiciones que en las mismas se detallan.

En esta semana han ingresado en la Caja de Ahorros 120.572 pesetas por 1.306 imposiciones, de las cuales son nuevas 219, y se han satisfecho por capital 6 imposiciones 218.963 pesetas, á solicitud de 631 imponentes; 257 de ellos por saldo.

Espectáculos para hoy.

ZARZUELA.—A las ocho y media.—La zarzuela.—Emigrantes y La pizca.—El húsar de la guardia.—Idicás.

APOLO.—A las ocho y media.—Dolorotes.—El perro chico.—El alma del pueblo.—Los pícaros celos.

PRICE.—A las nueve.—Última representación definitiva de María Antonieta ó la revolución francesa.

ESLAVA.—(Compañía Prado-Chicote).—A las ocho y media.—Los grupos.—Los zapatos de charol.—¡La peseta enferma!—Las estrellas.

COMICO.—A las ocho y media.—El dinero y el trabajo.—El contrabando.—La reina del couplet.—El arte de ser bonita.

MARTIN.—A las ocho y media.—La tirana.—La guardia amarilla.—La vendimia.—El caballo de batalla.

ROMEA.—Gran compañía internacional.—Hermanas Lewandowski.—Mite, Mielós, mademoiselle Juanita.—Miss Stifford. Las completistas Criolla, Lizaro Nogués, y las aplaudidas zarzuelas «La cachunda» y «Muestras de verano».

RECRO SALAMANCA.—(Ayala, 1, y Castellana, 10).—Patines, cinematógrafo y diversas atracciones.

RECRO ARGUELLES.—(Ferraz, 29).—Funciones diarias tarde y noche.—Patines, cinematógrafo, tiro al blanco, columpios, gimnasio, carrusel, etc.—Sección de patines para señoras principiantes desde las siete de la mañana.—Martes, gran gala; jueves, tómbola infantil; viernes, sábados, funciones populares con rebaja de precios.

Imp. del FOMENTO MARÍTIMO, San Bernardo, 13

Generadores BELLEVILLE. CUATRO EN SERVICIO (MARZO 1905) EN BUQUES DE ALTO BORDO. NO COMPRENDIENDO las instalaciones en construcción ó en montaje. Marina.—Militar Francesa... 360.560 caballos. Real Inglesa... 966.300 — Imperial Rusa... 253.800 — Imperial Japonesa... 122.700 — Imperial Austriaca... 56.700 — Real Italiana... 32.500 — Militar Chilena... 26.500 — Militar Argentina... 13.000 — Compañía de las Mensajerías Marítimas... 87.600 — Compañía de los Caminos de Hierro del Geste... 18.500 — Compañía General Trasatlántica... 1.500 — Total de aplicaciones en servicio. 1.939.660 caballos. S. A. des Etablissements Delaunay Belleville. Capital, SIX millions de francs. Talleres y Astilleros del "Ermitage", Saint-Denis (Seine) Francia. Dirección telegráfica: BELLEVILLE, Saint-Denis-sur-Seine. Agente comercial en España: Sr. D. Emmanuel Ges, Paseo de Colón, núm. 17. BARCELONA. ENVIO FRANCO DE INFORMES GENERALES.—ESTUDIO GRATUITO DE PROYECTOS Y PRESUPUESTOS.

olor... papel... Du... a... con... cro... do... para... será... a... ble... no... van... onse... allan... a... blece... y... de... ope... an... al... para... p... n... cio... n... azar... siste... ca... n... de... la... se... a... sub... s... com... u... dos... es... de... tra... s... com... miles... PRO... van... fran... ubet... á... toda... oubet... da... de... los... i... para... del... inados... de... la... habrá... as... os... íria... á... o... no... sin... Ferrol... sident... a... Mari... ue... tal... a... aten... parti... í... ria... du... Coruña... ía... rios... n... Espa... as... obras... a... ceras... grande... Mr... Hu... del... es... a... á... toda... s... ahora... en... can... l... expe... que... se... mes... zos... p... tro... des... imos... his... i... por... la... que... des... onal... té... s... por... la... structura... ga... p... as... en... todos... omento... Pablo... a... Y... no... y... para... eñal... de... rá... para... tonces... era... ma... no... ¡el... usarme... ¡Quién... ses...? ¡Es... ío... yo... á... se... me... ¡Tenía... valien... y... ama... is... conti... tose...! No... la... enfer... as... de... mi... jeno... en... ñana... en... ne... causa... presente... liese... let... n... presio... ne... de... ci... o... de... lle... nuevo... si...

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE
Santiago García Castellón

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

Administración de fincas con garantías. gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas. Habilitación de clases pasivas Representaciones.

Delegación de la *Germania* acreditada Compañía de Seguros marítimos, buviales y terrestres, domiciliada en Berlín.

Corresponsal del DIARIO DE LA MARINA

NOTA.—Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia, tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

Referencias de primer orden.

COMPANÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS

Sucursal de la de Vickers, Sons & Maxim, Ltd, de Londres

Fábrica en la Villa de Placencia (Guipúzcoa).

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etc. de los sistemas que son propiedad de la Casa Vickers y de los modelos que el Gobierno pueda confiarle, así como, mediante convenio especial, los carros de vapor sistema Thornycroft tan generalizados en Europa para servicios militares, industriales y municipales

Se ejecutan toda clase de trabajos mecánicos, tales como reparación de máquinas, automoviles, etc

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección Gerencia:--Montalbán, 3, Madrid.

ó á la Fábrica:--Placencia de las Armas (Guipúzcoa).



Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Centro de propaganda

y venta de obras y revistas nacionales y extranjeras que se relacionan con el mar y sus industrias.

Esta BIBLIOTECA facilita toda clase de obras y revistas que se le pidan, por estar en relación con las principales casas de España y del Extranjero.

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos á todos los centros científicos y literarios y á las personalidades conocidas por sus aficiones á las letras y superior cultura. Se invita á los autores á que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Estas hojas catálogos llevan impresas en su primera cara noticias y precios de las obras que nos facilitan para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios que se nos remitan. La tarifa estos anuncios se manda á quien la pida.

CUENTOS HISTÓRICOS

Recuerdos de la primera campaña de Cuba, 1868-78, por D. Ramón Domingo de Ibarra, Coronel de Estado Mayor.

Un tomo de 134 páginas.—Su precio 2 pesetas 50 céntimos.—Los pocos ejemplares que hay para la venta pueden pedirse al Coronel don Manuel Díaz y Rodríguez, en la Inspección de las Comisiones liquidadoras del Ejército.

CALLE DEL BARQUILLO

MUCHO DINERO

Con actividad y constancia se pueden obtener grandes utilidades. Se admiten agentes en algunos puntos. Dirigirse con referencias al «Comité de Información», Apartado, 278, Barcelona,

CASA PENSION

Especial para alumnos que no deben entregarse al azar del hospedaje. 1.ª y 2.ª enseñanza, repaso de Facultad y Especiales.—Amplios locales, junto á las 4 Calles. Echegaray 7, Dr. pbro. León Gómez, con 30 años de enseñanza.

Guerra Hispano-Americana

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS

REFERENTES Á LA

ESCUADRA DE OPERACIONES DE LAS ANTILLAS

Ordenados por el Vicealmirante

Don Pascual Cervera y Topete

Acaba de ponerse á la venta la cuarta edición de este libro, que de modo tan completo hace luz en el proceso de la pérdida de nuestro imperio colonial.

PRECIO:

Al público..... 1 peseta
A nuestros suscriptores..... 0,50
A los socios de la Junta de Fomento Naval..... Gratis

Los pedidos á la Administración de este periódico.

Liquidación de todas las existencias

GRANDES REBAJAS

- | | |
|----------------------|-----------------------------------|
| Aparatos eléctricos. | Potacos. |
| Araña. | Carteras. |
| Porcelana. | Portamonedas. |
| Bronces. | Tarjeteros. |
| Figuras. | Boquillas Espuma. |
| Muebles. | Boquillas Ambar. |
| Columnas. | Pendientes. |
| Cristalerías. | Pulseras. |
| Vajillas. | Agujas para sombrero imperdibles. |
| Batería de cocina. | Cepillos, todas clases. |
| Esencias. | Escribanías. |
| Aguas de Colonias. | Navajas. |
| Navajas. | Termómetros. |
| Cuchillos. | Termómetros. |
| Cubiertos. | Platos de colgar. |

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.

Preciados, 34 y Carmen, 43.

Tiendas

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.

FABRICA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPANÍA TRASATLÁNTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués,

Diríjanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

Ó á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.ª.—SANTANEFR, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJÓN, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CÁDIZ, D. Daniel Mzc Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirigirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

Consignaciones, comisiones y representaciones

nacionales y extranjeras

Joaquín López Pérez

Calle de Gerona, número 6.—ALMERÍA

Consignaciones de buques Representación de maquinaria. Carbones y manufacturas Comisión de frutos del país Reclamaciones judiciales gratuitas á los clientes Agentes en toda la provincia

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.

(VA POR CORREO)

DE VENTA: Madrid, principales farmacias.—Barcelona, Rambla de las Flores, 4.—Alicante, Mayor, 23 y 25.—Cádiz, Plaza de San Juan de Dios, 2.—Santander, San Francisco, 24.—Bilbao, Sres. Barandiarany C.ª.—Cartagena, Duque, 20.—Valencia, Mercado, 71.

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

Diario de la Marina

Año XXXV Admción San Bernardo 19 Dos ediciones

IMPRESIONES	Tipografía	DEL	DE	San Bernardo, 19
FOMENTO DE NAVAL				
POLÍTICA				
Ecos navales				
Pasatiempos				
Noticias				
ANUNCIOS				

ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 182 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

Viuda ó Hijos de J. Barreras, Ingenieros

VIGO

Constructores de vapores y lanchas para la pesca

con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol.

Máquinas y calderas para la Marina

Agentes generales en España, de Planty & Son Ltd. Newbury.

Más de 100 vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta Casa.

ASTILLEROS

Talleres mecánicos de construcción

Instalación completa de fábricas de conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal. Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitante.

Compañía Trasatlántica.

Vapores que prestarán los servicios en el mes de Septiembre, salvo contingencias.

Líneas de Cuba y Méjico.

Días 20 de Santander y 21 de Coruña el vapor *Reina María Cristina*.

Días 26 de Barcelona y 30 de Cádiz el vapor *Antonio López*.

Línea de Venezuela-Colombia.

Días 11 de Barcelona y 15 de Cádiz el vapor *Monserrat*.

Línea de Filipinas.

Día 16 de Barcelona el vapor *Isla de Luzón*

Línea de Buenos Aires.

Días 3 de Barcelona y 7 de Cádiz el vapor *P. de Sarrístegui*.

Línea de Fernando Póo.

Días 25 de Barcelona y 30 de Cádiz el vapor *San Francisco*.

Línea de Canarias.

Días 17 de Barcelona y 22 de Cádiz el vapor *M. L. Villaverde*.

Línea de Tánger.

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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES

REBAJA EN LOS FLETES DE EXPORTACION La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la Real Orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 de Abril de 1904.

SERVICIOS COMERCIALES

La sección de este servicio tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LÍNEA 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 OOR PAVONES

Y BURGOS.

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

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

Biblioteca "Patria"

Madrid.

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos, y obras fuera de concurso dadas á los más distinguidos literatos españoles.

La mejor recomendación de esta Biblioteca es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Pereda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrat, Duque de Rivas, Silvela, etc.

Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cubiertas tiradas á seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

Conde de Bernar.

Conde de Canilleros.

Itmo. Barón de Vilagayá.

Excmo. D. Joaquín Sánchez de Toca.

OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACIÓN

Menéndez Pelayo.—José Zahonero.

Alfonso Pérez Nieva, Conde de las Navas.

Angel Guerra, etc., etc.

PRECIO: UNA PESETA

Pídanse en todas las librerías de España y América