

# Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.484

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Miércoles 10 de Enero de 1906

CALLE DE BARBIERI, N.º 3

Dos ediciones diarias

## LABOR GRADUAL Y EFICAZ

La labor de reorganización de servicios, emprendida por el general Concas en el Ministerio de Marina, se va desenvolviendo por partes, en una forma gradual pero segura y de modo que cuando termine se encontrará la Armada reconstituida y en condiciones de responder con éxito a la magna obra de la reconstrucción de la flota.

Una de las aspiraciones que más partidarios cuenta dentro de la Marina, es la de asegurar su dirección técnica de un modo estable, por medio de un Almirantazgo con su Tribunal correspondiente para la Jurisdicción de Marina, la cual requiere gran competencia profesional e independencia por tal con cepto.

Dentro del Almirantazgo puede funcionar con mayor eficacia y amplitud el Estado Mayor Central en forma análoga a como se efectúa en el Almirantazgo inglés, evitándose todos los inconvenientes del sistema alemán, que no encaja bien dentro del régimen parlamentario de responsabilidad ministerial; circunstancia que por no haberse tomado en cuenta, ha sido la determinante de que no hayan tenido hasta ahora resultado práctico las diversas tentativas hechas, tanto en el Ministerio de Marina como en el de la Guerra para el funcionamiento del Estado Mayor Central, y de haberse convertido en un negociado burocrático más entre los ya existentes, forzado a ocuparse de cuestiones de menor cuantía, muy diversas del objetivo estratégico que les corresponde.

El general Concas, según nos dicen, está dispuesto a realizar esa aspiración de establecer la dirección técnica de la Marina, así como la de simplificar la tramitación burocrática, reduciendo a su más simple expresión el *paperwork* que tanto ahoga y tanto perturba y retrasa las resoluciones ministeriales. En lo que se refiere a la Marina mercante, ya tiene el ministro de Marina su proyecto de ley de protección a la navegación del Comercio, que por lo que ha llegado a nosotros de su contexto, encierra novedades muy beneficiosas para el fomento de ese comercio, que representa la fuente de riqueza más sana de España y que es susceptible de un gran desarrollo. Pero ese proyecto tiene aún que discutirse y aprobarse en el Consejo de ministros, pues no es iniciativa peculiar del ministro, sino del Gobierno, el cual no dudamos que lo ha de presentar al Parlamento cuando se reanuden las sesiones.

Tenemos entendido que respecto a Jurisdicción marítima y relacionándola con la creación del Tribunal del Almirantazgo, desprenderá de aquella cuanto se refiera a criminalidad en la Marina mercante, que pasará al fuero común, quedando sólo para la jurisdicción excepcional de Marina, los asuntos como naufragios, abordajes, etc., que exigen competencia para su sustanciación y fallo. Y en este sentido centralizará la jurisdicción en el ministerio, a fin de evitar dilaciones en la tramitación de tales procedimientos, dejando a los capitanes generales de los departamentos integra la jurisdicción militar.

No podemos menos de elogiar en este punto el buen sentido del general Concas al desprender de la Jurisdicción de Marina lo que la hace más odiosa en el comercio marítimo, cual es la sustanciación de las causas criminales, en las cuales no es necesaria la competencia profesional ni el tecnicismo, y en buena doctrina constitucional debe entender la Justicia ordinaria.

Como se ve, todas las reformas anunciadas tienden a corregir deficiencias, a satisfacer necesidades muy sentidas en la Marina de guerra, y hacer a ésta simpática en sus relaciones imprescindibles con la Marina de Comercio, lo que revela mucho estudio y mucho tacto para limar las asperezas que la rutina y la tradición siempre presentan a las innovaciones por muy indispensables que sean.

## DEFENSA DE COSTAS

### LA NAVEGACION SUBMARINA

La construcción de submarinos ha entrado en un terreno de aplicación a la defensa de costas merced a los constantes progresos de los acumuladores eléctricos.

También influye mucho las mejoras introducidas en los aparatos y disposiciones que emplean como potencia ó energía motriz la gasolina y demás productos derivados de los aceites minerales.

En la navegación submarina, a semejanza de lo que sucede en los transportes por automóviles, está ocurriendo, que han perdido primero el campo los constructores de motores de vapor y han quedado después en lucha los motores eléctricos y los de gasolina, cada cual con sus ventajas positivas y sus defectos inevitables hasta que

en la navegación submarina se ha llegado a la adopción de medios de locomoción.

Los progresos del submarino en Inglaterra y en los Estados Unidos se deben a la iniciativa individual como suele ocurrir en los países de razas energéticas; y en los cuales los innovadores encuentran apoyo y protección, no sólo de los poderes, sino de todo el mundo.

El tipo «Holland» que está hoy reputado entre los submarinos como el mejor, ha sido el resultado de esa protección, y ya se ha extendido tanto que en América, Inglaterra, Bélgica y Holanda, no ha podido ser desmerecido por ningún otro.

Las pruebas de habitabilidad consistieron en permanecer el submarino con nueve personas a bordo, catorce horas debajo de la superficie del mar; y después de tan largo encierro declararon los tripulantes que el ambiente interior era excelente. Otras pruebas consistieron en simular un ataque y en navegar con mal tiempo en alta mar.

Vencidas satisfactoriamente todas las dificultades, ha quedado en pie una interesante cuestión, la de la deficiencia de los submarinos en la defensa de costas; y en efecto, no cabe negar que con los progresos alcanzados se ha entrado de lleno en la solución de este magno problema. Ahora lo que hace falta es decisión y acuerdo para adoptarlo. — I

## Inglaterra y el Turkestan chino

El Times de Londres ha publicado pormenores interesantes sobre la última expedición científica americana al Turkestan chino.

El Globe opina que el ejemplo dado por los Estados Unidos debiera estimular a Inglaterra a imitarlo descubriendo el velo que encubre a esa tierra inexplorada.

A juicio del autor del artículo, las miras de Inglaterra en esa empresa han de ser ante todo comerciales. En otro tiempo—hubo esperanzas de que se estableciera una corriente mercantil entre ese país y la India, pero cuando el gobierno chino consiguió reprimir con dura mano la rebelión de los mahometanos de la región, implantó en ella su acostumbrada política de aislamiento.

Algunas caravanas salidas del Punjab intentaron después, aunque en pequeña escala, restablecer el interrumpido tráfico; pero los autores de la empresa hubieron de abandonar la, descorazonados por la poca protección que les prestó el Gobierno de Calcuta.

Después fué cayendo más de día en día el Turkestan chino en la esfera de Rusia. No mucho antes de estallar la última guerra entre Rusia y el Japón, no se disimulaba en Moscú y San Petersburgo el propósito de incorporar el cuarto territorio del Turkestan chino a la Rusia Asiática.

«Ahora—prosigue el Globe—que no está Rusia en disposición de pensar en tales expansiones por tierras tan apartadas, y que el Gobierno chino se halla dispuesto, según se dice, a abandonar su absurda política tradicional de aislamiento comercial con respecto a la India, se presenta buena oportunidad a lord Minto de reanudar las interrumpidas relaciones comerciales de la India con Kashgar, propósito que ya tenía lord Minto poco antes de su dimisión y que no pudo llevar a cabo por la necesidad de proponer todo intento en ese sentido a la defensa de la larga frontera de los territorios anglo-asiáticos.»

## Un peligro inminente

«Cuál es el peligro más inmediato para España en las decisiones que puedan adoptarse en la inmediata Conferencia internacional de Algeciras? Con cierta intuición lo han expresado algunos diarios: la creación de un Banco nacional de emisión en Tánger.»

Pocas palabras bastan para llevar al conocimiento público la exactitud de ese aserto. En la capital diplomática del imperio marroquí no circula más moneda que la nuestra. En el momento que se decide, y eso es inevitable, la creación de ese Banco, serán repatriados más de cien millones de pesetas en plata española que circulan actualmente en el país mogrebino.

Ahora bien, uno de nuestros problemas interiores más graves, es el de la depredación de nuestra moneda de plata, gráficamente expresado por la «peseta enferma». El kilogramo de plata cotiza hoy a 110 francos, y como esa medida de peso equivale a 200 pesetas de nuestra moneda, claro se ve que valiendo la plata acuñada menos de la mitad de su valor nominal, el quebranto que implica la repatriación de esos cien millones y pico es enorme.

Si todo eso ocurre hay que prepararse a la aterradora y precipitada subida de los cambios que lleva aparejada la exacerbación de todas esas crisis agudas que hacen imposible la vida en el campo y en la ciudad, ó sea la crisis obrera y la de las subsistencias.

Podrá atenuar esos peligros el propósito de establecer en Tánger una sucursal del Banco de España, que sin duda alguna ejercerá una influencia decisiva en el fomento de las relaciones mercantiles hispano marroquíes; pero no se pierda de vista que las potencias tratan de normalizar la Hacienda marroquí a fin de garantizar el pago de los intereses de los empréstitos emitidos.

Y ahí está el peligro, porque para lograr eso, Francia, Inglaterra y Alemania, disciordan en muchos puntos, están completamente de acuerdo para la creación de un Banco de emisión en Tánger. España no puede estarlo por las razones indicadas y no tiene fuerza ni autoridad para imponer su criterio y menos cuando se trata, en apariencia, de regenerar a Marruecos y europeizar su administración.

España salvaría ese peligro desmonetizando la moneda de la plata acuñada; pero eso no puede hacerse de pronto; requiere la resolu-

ción previa de otros áridos problemas financieros y económicos y llegaría tarde el remedio. Y el peligro está próximo, es cierto, grave y abrumador, como que en la repatriación de esos millones de plata acuñada que circulan en Marruecos nuestro «Stock» de moneda enferma aumentará en proporciones aplastantes.

Por el momento no hay más remedio inmediato para aminorar ese peligro que el indicado de acelerar el establecimiento de la sucursal del Banco de España en Tánger, y si lográbamos que encontrándolo establecido, las potencias lo considerasen como elemento fundamental para la creación del Banco nacional de emisión que se proyecta, nuestro triunfo sería tan señalado como provechoso.

## ALICIENTES

### MATRIMONIOS... CON PREMIO

En los hogares pobres adviértese estos días una animación especial. De boca en boca corre la noticia de que a cada matrimonio que se celebre en Madrid el mismo día en que se veri que la boda de la Infanta se darán cien pesetas, y a cada criatura que nazca dicho día, cincuenta.

Matrimonios con regalo, pero sin sorpresa; y nacimientos «de pie», porque no puede negarse que una criatura que entra en este miserable valle de lágrimas con cincuenta pesetas en la mano, ha nacido de pie.

Las novias de humilde condición están contentísimas, porque con el aliciente de las cien pesetas de premio, se han suavizado muchas esperanzas, y los futuros maridos, humillando la cerviz, se disponen a pasar por el aro el día de autos.

A toda prisa se hacen los preparativos, y la felicidad, placentera y risueña, se cierne ya sobre muchas casuchas solitarias, que esperan y creen en días prósperos y bonanciosos, a partir del cobro de los veinte duros por pareja, que el amor y el trabajo centuplicarán indudablemente.

La gente que está en disposición de aspirar a esas ventajas es más numerosa de lo que se puede imaginar. Hay infinidad de parejas enamoradas que no han santificado ante el altar su pasión por falta de recursos; pero ahora, ante esa perspectiva de las cien pesetas, allanan todo género de dificultades.

No es floja la de reunir los «papeles» que cuestan mucho dinero y bastante tiempo y este, según los ingleses, es oro. Mientras se gestionan esos papeles no se puede ir al taller y se pierde el jornal. Pero todo queda compensado con los cuatrocientos reales a que asciende el premio conyugal.

La idea ha sido feliz y como el aceite ó grasa que suaviza los engranajes, ha puesto en disposición de marchar al carromato matrimonial, y como después de todo había que casarse, se aprovecha la ocasión, se anticipa la fecha, y se cobra la prima.

No está tan «a la mano» lo relativo a los nacimientos con premio, por que no depende de la voluntad de uno, ni de dos, ni de tres, el que ha yan de efectuarse precisamente en la fecha señalada, pero por lo mismo hay más ilusión, porque las menestras en cinta, que están fuera de cuenta, rezan a San Expedito y ponen velas al Niño Jesús para que el «unbramiento» tenga lugar dentro de las condiciones requeridas.

Una ráfaga de satisfacción, como suspiro de brisa, recorre todas las boardillas y sotabancos en que habitan esas madrileñas pobres, que cuentan hasta por los dedos, los días, las horas y los minutos en que podrá desenvolverse su más ferviente anhelo.

Con eso las molestias y los dolores propios de tan angusta función se mitigarán. Si es varón el futuro rapaz se le podrá ingresar parte, y todo, del premio en la Caja de Ahorros, y con el tiempo podrá llegar a redimirse del servicio militar; y si por el contrario es hembra, se la puede ir formando la dote insensiblemente «para cuando se case».

Al lado de estas dichas íntimas, ¿qué significan las privaciones, los inconvenientes y las luchas diarias en el combate de la vida? Muy poco ó nada. El mundo marcha, las gentes se renuevan, las generaciones se suceden y en medio de tantas decepciones, hay también ilusiones, como éstas que ensanchan el espíritu de los pobres.

ABEL IMBERT.

## Siniestro marítimo

Ayer llegó a Brujas el stamer balga «Martha» dando remolque a un buque inglés que encontró abandonado en Norte Hinder.

El buque remolcado, que llevaba cargamento de aceite mineral, hizo explosión esta mañana, llegando las llamas hasta el puente de «Martina», resultando gravemente heridos los marinos a consecuencia de las quemaduras.

Dicho barco se halla convertido en una inmensa hoguera, que impide a los marinos acercarse a él. Muchas casas contiguas resultaron inundadas.

Los desperfectos que han resultado son incalculables.

## El problema de los consumos

Los buenos españoles que pertenecen al montón anónimo de las «fuerzas vivas del país» tienen ya en qué entretenerse y tela larga que cortar con las preguntas que, después de madura reflexión y bien pasadas por tamiz, les dirige la Junta nacional encargada de estudiar los medios de sustituir el impuesto de Consumos.

Así es como estudian en España la mayor parte de las colectividades oficiales preguntando lo que ignoran. Tres son las preguntas, cada una de ellas, con su correspondiente tesis. Empecemos, aunque resulte paradoja, por el principio: «¿Cuáles son los principales inconvenientes del tal impuesto?» La Junta hace la pregunta con relación a la comarca en que reside el preopinante.

Y ocurre una contrapregunta. «¿Qué falta hace conocer los inconvenientes?» Existen? Basta con saberlo y en el mero hecho de ser una inconveniencia está decretada en el santo tribunal de la opinión su condena, porque resultará horrible que después de

recibida la contestación, subsistan y no se corten de raíz como corresponde.

La segunda pregunta, menos odiosa, resulta más razonable. La Junta quiere saber, siempre con referencia a la región respectiva, qué medios y recursos prácticos podrían utilizarse para sustituir con ventaja el odioso y odioso impuesto. De seguro habrá muchos, pero sin estímulo quíen se molestará en exponerlos para que otros se luzcan?

Si el Estado hubiese establecido un premio al mejor plan de instituciones habría no poco y bueno donde escoger, y la tarea de la Junta sería más fácil; y el árduo problema se resolvería con rapidez y oportunidad.

El tercer punto ó pregunta es el más difícil, y tiende a que se le diga a la Junta lo que en realidad no puede decirse: un medio directo, equitativo y de reducido gravamen para que la reforma resulte beneficiosa. Mucho se pide, pero ¿quién sabe! Acaso haya algún español de los preguntados que tenga formado su criterio acerca del particular, y sea el que suministre la anhelada solución.

El plazo concedido a la Junta para dar cima a su patriótico cometido, va transcurriendo; el Gobierno tiene compromisos formales de revolver el magno problema y las contestaciones han de tardar en ir llegando.

Se advierte cada vez más la necesidad de ir derechamente al final, a la revolución sin paliativos ni dilaciones. El impuesto de consumos, no puede seguir porque ya se ha hecho incompatible con la realidad.

El Gobierno lo resolverá, indudablemente. Libre ya de las preocupaciones y apremio de los presupuestos necesita abordar ese problema enseguida; llevándolo al Parlamento con todas sus consecuencias. Ese y el de la desmonetización de la plata se imponen de tal modo que son incompatibles con la dignidad nacional.

## DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

### El cañonero «Marqués de Molins». — Reparaciones necesarias.

Ferrol 9.

Se ha efectuado un detenido reconocimiento de las máquinas y casaca del cañonero «Marqués de Molins», comprobándose que las calderas se hallan en muy mal estado, a causa del mucho tiempo que llevan funcionando.

Este buque se halla destinado a la vigilancia de la pesca, estimándose muy urgente que se le hagan las reparaciones de que está necesitado, a fin de evitar cualquier accidente desgraciado. — Corresponsal.

### Paro general en Vigo. — La revisión de un proceso.

Vigo 10.

Los presidentes de las Sociedades obreras han acordado el paro general hasta tanto que el Gobierno acuerde la revisión de la causa que siguió contra los compañeros Bolana y Mabeida.

Estos días disciútese en el seno de los diferentes gremios la actitud que procede adoptar respecto del paro. E acuerdo de los presidentes será secundado por todos.

Pasarán Comisiones a todas las aldeas que surten de legumbres a Vigo con objeto de que traigan solamente leche. El paro será por tiempo indefinido. — Corresponsal.

## La Conferencia de Algeciras

El tren especial conduciendo a Algeciras a los delegados extranjeros que van a la Conferencia, saldrá de Madrid el próximo día 13.

Irán en aquel todos los representantes extranjeros, excepto el de Italia, que hace el viaje por mar y no viene antes a Madrid, y los marroquíes, que desde Tánger serán conducidos directamente a Algeciras en el «Río de la Plata» con «ayer decíamos».

El Sr. Pérez Caballero, ministro de España en Bélgica, acompañará como delegado adjunto al duque de Almodóvar del Río.

Respecto al viaje de ambos representantes y del personal del ministerio que se designe para acompañarles, circulaban ayer dos versiones: una que saldrán el próximo sábado en el expreso de Andalucía con dirección a Córdoba, desde donde se trasladarán por Bobadilla a Algeciras, y otra que formarán parte de la expedición general.

Hoy han llegado a Madrid los individuos de la delegación francesa Mrs. Revoil, plenipotenciario; Ragnault, adjunto y de Billy, secretario. Desde Argel se trasladarán a Algeciras para auxiliar a los delegados franceses Mr. Aynart, jefe del gabinete particular del gobernador de la Argelia; el comandante Farjan, jefe de la misión militar francesa en Marruecos, y el comandante Codet, secretario particular de M. Revoil.

Es opinión general que en la conferencia no serán tratados más puntos que los contenidos en el programa.

La prensa francesa se ocupa del Libro Blanco con mesura y comedimiento.

En cambio la publicación del Libro Blanco ha producido gran agitación ocasionando los juicios y pronósticos más fantásticos.

Dícese que Alemania ha desistido de enviar ninguna Escuadra a Algeciras mientras dure la conferencia.

## La cuestión franco-venezolana

Según comunican desde Caracas al Herald de Nueva York el arreglo de las cuestiones pendientes entre Francia y Venezuela ha sufrido un contratiempo por el empeño de la primera de dichas potencias, en imponer a Mr. Taigny como representante diplomático.

Este señor no fué invitado a la recepción celebrada en el palacio presidencial para festejar el Año Nuevo, a pesar de la solici-

tud dirigida, con ese objeto, al Gobierno venezolano, por Mr. Russell, ministro representante de los Estados Unidos.

## Extranjero

### Rusia y China

China ha entablado negociaciones con Rusia para convenir un acuerdo respecto a la Manchuria septentrional.

### Contrabando frustrado

Telegrafían de Tánger que se sabe en los centros comerciales que el cargamento del Fider lo componían en su totalidad fustes procedentes de Hamburgo. Este es el motivo porque el citado yate abandonó, según se dice, las aguas de Tánger antes de la hora marcada para la visita de los agentes de Aduanas, quienes, sospechando que la carga que llevaba era contrabando, se habían puesto de acuerdo con las autoridades francesas para efectuar la referida visita.

### Política francesa

Se ha constituido el Senado, habiendo sido elegido presidente Mr. Doumer, que obtuvo 287 votos.

Mr. Sarrien, su contricante, tuvo 269. A esta votación se le concede mucha importancia porque dícese que representa la que ha de verificarse para la de Presidente de la República, calculándose por ella el triunfo de Mr. Jullières.

### Ministro moribundo

Telegrafían de Berlín que el ministro de Negocios extranjeros está gravísimo a consecuencia de un ataque de apoplejía.

### Holandeses en Oceanía

Un telegrama de Batavia comunica que el día 5 del corriente fuerzas holandesas, en número de 29 soldados al mando de un capitán, apoderáronse de la plaza fuerte de Samreto, en las islas Célebes, que estaba ocupada por 800 enemigos.

En el encuentro resultó muerto el capitán. El enemigo tuvo 33 muertos, de ellos tres jefes, y 40 heridos.

### La revolución en Rusia

Los insurrectos de Varsovia han detenido cerca de la estación de Lodz un tren que conducía prisioneros políticos.

Los rebeldes fueron rechazados con muchas pérdidas.

Las autoridades, informadas de que se atenderá a la vida del Zar cuando éste saliese de Tsarko-Selo, han adoptado precauciones extraordinarias.

San Petersburgo. Viajeros procedentes de las provincias del Báltico, aseguran que dicha región se halla totalmente en poder de los insurrectos.

Las tropas son insuficientes para reprimirlos y los agentes de policía no pueden salir a la calle sin peligro de muerte.

Las tabernas están cerradas y los puntos estratégicos se hallan custodiados por los revolucionarios.

Los socialistas predicán en los templos y celebran matrimonios, desplegando una bandera roja sobre los contrayentes.

## EN SUIZA

### Fenómeno atmosférico

Noticias telegráficas de Ginebra dan cuenta de haberse desencadenado sobre toda Suiza un violentísimo temporal que ha causado destrozos considerables, y que coincide con temblores de tierra en varios puntos, y especialmente en las orillas del lago Lemán, donde han naufragado muchos barcos.

Olas enormes, que parecían verdaderamente montañas de agua, se estrellaban contra los embarcaderos y muelles, destruyéndolos.

La parte central de Suiza es la que ha sufrido más daños.

La tempestad, acompañada de truenos y relámpagos, concluyó con un espantoso huracán, que ha arrancado de «bajo árboles» centenarios y tronchado ininidad de postes telegráficos.

Varias ciudades han sufrido considerables destrozos, habiéndose hundido algunos edificios.

En diversos puntos, los ríos y arroyos convirtieron en torrentes.

Los pisos bajos y sótanos de muchas casas están inundados.

El número de cristales rotos y chimeneas arrancadas es incalculable.

Los plantíos y arboledas han padecido grandemente.

Momentos antes de iniciarse la borrasca, la temperatura subió repentinamente de 10 grados bajo cero a 12 sobre cero.

## Exploraciones en Marruecos

Es muy interesante el resultado obtenido por el oficial de la Marina francesa Mr. Dyé en su viaje de exploración por la cuenca del Sebú para determinar hasta qué distancia del Océano es navegable este río.

Para lograr su objeto Mr. Dyé tropezó con las graves dificultades que a cada paso le presentaban los Beni Hassea, tribu guerrera y muy dada al pillaje, que ocupa las dos márgenes del río, pero apesar de esto, el atrevido explorador ha sacado de su excursión muy útiles enseñanzas.

Según Mr. Dyé, las provincias marroquíes del Atlántico son mucho mejores que las que lindan con la frontera argelina.

Desde Tánger a Rabat, la cuenca del Sebú presenta magníficos pastos que pueden rivalizar con los de Normandía; y desde Rabat hasta Fez existen bosques inmensos de alcornoques. En las inmediaciones de Safi se hallan las famosas tierras negras muy apropiadas para la producción de maíz.

La población se compone de gran variedad de tribus, algunas de las cuales reconocen, dentro de ciertos límites, la autoridad del sultán, mientras que otras son completamente independientes.

De todas estas tribus, las que habitan al Norte, temen a los europeos, a los que con-

sideran como invasores, pero no están inspiradas por fanatismo religioso, en contra de lo que aseguran los representantes del sultán.

El clima es templado; mucho más suave en invierno que en Francia, y más fresco en verano que las playas de recreo de las costas inglesas. Mógador, especialmente, puede ser una magnífica estación de invierno, compitiendo en bondad del clima con la isla de Madera.

Hasta el año último el comercio alemán era muy poco importante en dicha región, pues no representaba arriba del 8 por 100 del comercio total; pero desde hace seis meses se han establecido en la costa marroquí del Atlántico, particularmente en Larache, algunas casas alemanas que hacen esfuerzos extraordinarios para desarrollar sus relaciones mercantiles con los moros.

# GRANDES VELEROS AMERICANOS

Aunque todavía figuran hoy los Estados Unidos en el número de los países que poseen más respetable flota, su marina mercante tenía importancia numérica mucho mayor antes de la guerra de secesión.

Sobresalían por otra parte, los americanos en el arte de las construcciones de madera; materia que en abundancia les suministraban los ricos bosques de que estaban, y están, poblados sus dominios; es legendaria la reputación de sus *clippers* como veleros de excelente marcha.

Hasta 1850, poco más ó menos, y á causa de las leyes sobre el arqueo de los buques, los ingleses adoptaron un tipo de velero estrecho y profundo, de bandos perpendiculares y fondo redondeado, que soportaba mal el velamen y navegaba mal. Los americanos, sin sufrir trabas de semejantes leyes defectuosas, crearon, después de ensayos y tanteos, otro tipo de velero, de mayor manga en su parte central, y que podía impunemente llevar una gran superficie de velamen.

Esto fué el origen de los *clippers*; y fué tan grande el éxito de éstos en un momento dado, gracias á la rapidez con que efectuaban las travesías, que con frecuencia sus propietarios realizaban en un solo viaje un flete igual al valor del buque.

Después de habérselo dedicado con preferencia á las relaciones con California, estos buques rápidos fueron destinados al tráfico de China en el cual no tardaron, en perjuicio de Inglaterra, en monopolizar, por así decirlo, el transporte de la seda y el té. Los armadores británicos, vencidos, reclamaron entonces la derogación de las antiguas leyes de arqueo, lográndola en 1854.

Pero después empezó la decadencia de la Marina americana, decadencia provocada por haber sustituido la hélice á la vela, y el hierro y el acero á la madera, sin hablar de la guerra de secesión, que asió á aquella Marina un golpe terrible.

Hoy, no obstante, los americanos sobresalen todavía de la construcción de ciertos buques de vela afectos al comercio de cabotaje. Esta industria sigue floreciendo, gracias al hecho de que la legislación reserva dicho cabotaje á los buques con pabellón estrellado, es decir, construido en la República federal.

Los constructores americanos del Este han consagrado especialmente su actividad á la explotación de las goletas francas, que exhiben tripulación poco numerosa, y se adaptan admirablemente á la navegación N.—S. ó S.—N. en el Atlántico, por razón de los vientos dominantes Este Oeste.

No se olvide, en efecto, que el tipo pailebot reúne grandes ventajas sobre el velero de formas cuadradas (tipo adoptado en Europa para las navegaciones largas), porque permite navegar á buena marcha, haciéndolo lo más cerca posible del viento (1). En cambio, el aparejo del pailebot es ineficaz y hasta peligroso con el viento detrás.

A lo largo de las costas de los Estados Unidos el viento sopla raramente en dirección paralela á la orientación del litoral, y por esto el buque de cabotaje aparejado de pailebot que debe bodear con frecuencia en las numerosas bahías de la América del Norte, describiendo con el viento un ángulo que puede no ser más que de 45° (un semirradio), lleva considerable ventaja al de vergas, que debe formar un ángulo de 70° por lo menos con el viento y deriva enormemente.

Consiste otra ventaja del pailebot en que, (1) Es decir, en una dirección en que el eje del buque forme ángulo agudo con la del viento.

con viento de proa, puede fácilmente ser remolcado. Las velas y todos los accesorios colocanse sin dificultad en el sentido del viento, es decir, del eje del buque, mientras que el velero de forma cuadrada, por sus vergas horizontales, ofrece en este caso gran resistencia para la marcha.

El pailebot es, pues, de fácil remolque, y por poco que el viento ayude, sus velas áuricas contribuyen á acelerar la navegación, haciendo del buque una excelente chalana de mar. De ahí que se presta admirablemente al comercio de las costas americanas, á causa de la dirección casi constante de los vientos dominantes, y, al contrario, no con vendrían en las regiones donde reinan las calmas. Sus enormes velas, de una sola serie (1), comprometerían la seguridad del buque.

Así, pues, gracias á las circunstancias locales, y gracias también al régimen de protección, esos pailebots americanos dan un bonito rendimiento. En estos últimos tiempos, con motivo de la carestía del combustible y de la penuria del material rodado en los Estados Unidos, algunas de ellas han podido, en corto tiempo, producir mucha ganancia á sus propietarios.

Todo esto ha decidido á los constructores americanos á construir esos grandes pailebots de cinco, seis y hasta siete palos, que causan la admiración de Europa, no acostumbrada á ver buques semejantes.

## CIRCULAR DE GUERRA

Se ha dictado por el ministerio de la Guerra una real orden circular recomendando el estricto cumplimiento de la real orden de 21 de Mayo de 1889, por la cual se confirma la doctrina de que las autoridades de Guerra no puedan mezclarse en la defensa de las acciones ó derechos de carácter civil que asistan á los militares, pues á éstos toca conocer y ejercitar los recursos que sean utilizables en pro de sus pretensiones; y asimismo se recuerda la práctica de que en los asuntos de carácter civil, los militares están sujetos, como los demás españoles á cuanto estatuye la ley de Enjuiciamiento civil, sin que los jueces ordinarios tengan que acudir á las autoridades militares para las citaciones que hayan de hacerse á los individuos del Ejército, cuando se trate de asuntos civiles, con el fin de que comparezcan ante los Tribunales ordinarios.

## Consejo de ministros

La nota oficiosa del Consejo de ministros celebrado ayer tarde en la Presidencia dice así:

La primera parte del Consejo la dedicaron los ministros á examinar de nuevo al guño de los anteriores acuerdos, á fin de desanvolverlos y llevarlos más fácilmente á la práctica.

A este objeto, estudiaron las líneas en las cuales debía formar cada uno de los ministerios los presupuestos, arrojándolos á las disposiciones de la última ley y enviándolos al ministro de Hacienda en todo el mes de Marzo, y se ocuparon también en la manera de preparar la creación de industrias nacionales con los recursos del presupuesto, evitando así el envío de fondos al extranjero. Sobre este interesante extremo, somató el presidente á sus compañeros un proyecto de Real orden.

Terminada esta discusión, los ministros pasaron á examinar con todo detenimiento la situación administrativa, comercial y política de las islas Canarias, á cuyo examen cada uno de los ministros aportó el contingente de sus informaciones, noticias y pensamientos. Como consecuencia de este debate, el Consejo acordó: 1.º que cada uno de los ministros prepare los proyectos de ley y las reformas administrativas que convendría llevar á los dos archipiélagos, balear y canario; y 2.º que la gobernación y organización de ambos se centralicen en el Consejo de ministros y se dirija por su presidente.

El resto de la sesión lo ocupó el Consejo en examinar la cuestión de Algeciras bajo todos sus aspectos, á fin de quedar en un todo de acuerdo con el ministro de Estado, que, como individuo del Gabinete, ha de ser el intérprete natural de sus compañeros.

Las resoluciones adoptadas y el carácter

(1) A bordo de los veleros de forma cuadrada, al contrario, el velamen de un palo se descompone en una serie de velas.

de estos acuerdos, serán expuestos al Rey en el Consejo del jueves.

Uno de los puntos en que, dentro de esta importantísima cuestión, se fijó la atención de los ministros, fué el de ilustrar convenientemente á la Prensa, con el deseo de que la nuestra refleje, como la de otros países, el pensamiento del Gobierno encargado de dirigir la acción diplomática, armonía tanto más necesaria, cuanto que la Conferencia ha de celebrarse en territorio español y los representantes de los diferentes países tienen el carácter especial de huéspedes de la nación.

Antes de terminar el Consejo, habló el ministro de Fomento del estado de Andalucía, y se tomaron algunas determinaciones para fomentar las obras públicas en la región de Utrera.

El ministro de Marina anunció á sus compañeros el nombramiento del general Matía para el mando de la escuadra.

## Progresos de la navegación á vapor

Los principales factores que han desarrollado los progresos de la navegación á vapor son, según Sir William White, los siguientes:

1.º Aumento de las dimensiones y peso de los buques y gran aumento de las fuerzas de máquina cuando las velocidades se elevan.

2.º Mejora en la construcción de máquinas acompañada por el aumento de la alta presión; economía en el combustible y reducción del peso del aparato de propulsión en proporción de la fuerza desarrollada.

3.º Mejora en los materiales empleados en la construcción y en esta misma; los casos son relativamente más ligeros, y á la capacidad para la carga, mayor.

4.º Mejora en la forma, habiéndose llegado á una disminución de la resistencia y á una economía de poder en beneficio de la propulsión.

Hé aquí como Sir William White resume el aumento de la navegación á vapor á través del Atlántico del Norte desde hace sesenta años:

La velocidad ha crecido desde ocho millas y media á 22 1/2; el tiempo de la travesía se ha reducido en 33 por 100 que era en 1840, la eslora de los buques se ha triplicado y duplicado la manga, y el desplazamiento es diez veces mayor; la fuerza de máquina se ha hecho cuarenta veces mayor en cuanto al rendimiento efectivo, mientras que la proporción de caballo al peso, puesto en movimiento, ha cuadruplicado.

Los tipos de consumo de carbón medido por caballo de vapor por hora, es ahora el tercio de lo que era en 1840.

Para transportar á través del Atlántico un peso de 2.000 toneladas, á razón de ocho y media millas por hora, se quemaban 550 toneladas de carbón. Actualmente para transportar 20.000 toneladas, con una velocidad de 22 millas, se queman solamente unas 3.000 toneladas de carbón.

### EN EL REAL

## La función de gala

Con la brillantez de rigor en toda fiesta de carácter palatino, celebróse anoche la función de gala en el teatro Real.

Esto, adornado en todas sus partes con riquísimas guirnaldas de flores, como cuando se celebró en Octubre la función de gala en honor de M. Loubet, ofrecía un aspecto deslumbrador.

Palcos y butacas, lo mismo que las localidades altas, hallábanse invadidos por numerosa multitud, en la que figuraba lo más selecto de la sociedad madrileña, á demás de la real familia que presidia el espectáculo.

Por doquiera no se veían más que elegantes damas, soberbiamente ataviadas, ostentando preciosas joyas, y apuestos caballeros que lucían brillantes uniformes, bandos, cascos de abundante plumaje, sombreros apuntados y valiosas condecoraciones de todas las órdenes civiles y militares de que hay noticia.

Estaba allí todo el elemento oficial y cortesano residente en Madrid.

Durante los intermedios, el olaje humano hacía casi imposible el tránsito por el pasillo central de las butacas.

En el teatro no había sitio para contener tan inmenso gentío. El *foyer* y los corredores estuvieron muy concurridos durante toda la función.

La representación de *Aida* obtuvo un desempeño muy notable.

La Boninsegna, la Dahlander, Izquierdo, Pacini, Mansueto y Verdaguer, se mostraron al alto nivel de su reputación, y cantaron admirablemente sus respectivas partes.

El eminente maestro Vitale dirigió la orquesta con el talento y la pericia que tanto le distinguen.

Sin embargo, para ninguno de ellos hubo aplausos, por impedirlo en absoluto la rigurosa etiqueta que se observaba.

La real familia hizo su entrada en el teatro poco después de las nueve de la noche.

La reina vestía de elegante traje gris; de blanco, la infanta María Teresa; de celeste (y muy bella), la infanta Eulalia; de color crema, doña Paz, y también de blanco la infanta doña Isabel, lo mismo que las princesas Luisa y Pilar de Baviera, todas con alhajas de gran valor.

El rey vestía de capitán general; de capitán de húsares, el infante D. Fernando, y de caballero santiaguista, su padre. También asistieron el infante D. Carlos y los demás príncipes é infantes que concurrirán á la boda.

Con la familia real estaban en el palco la duquesa de San Carlos, la marquesa de Aguilar de Campó, las condesas de Aguilar de Inestrillas y viuda de Torono, y la marquesa viuda de Arco-Hermoso y el marqués de la Mina.

Terminado el tercer acto de *Aida*, á las doce de la noche, y cuando el telón descendía lentamente, reyes y príncipes se pusieron de pie en actitud de abandonar el palco regio.

El público, como en todos los entreactos, se volvió hacia SS. MM. y AA., lo mismo los caballeros que las señoras, así en las butacas como en los palcos y en las demás localidades del teatro.

La orquesta tocó la *Marcha Real*, y los Reyes, y singularmente los Infantes doña María Teresa y D. Fernando, saludaron á la concurrencia del modo más afectuoso. Doña María Teresa, para dar más expansión á su salud, acentuó en extremo sus reverencias.

Siguieron los acordes de la *Marcha de Infantes* como honor especial á los egregios novios, y los aplausos que se oían sin cesar, unidos á los vivas, constituyeron una verdadera ovación.

### MARINA MERCANTE

## El piloto de ayer y el de hoy

*En su tiempo...*

Decían nuestros abuelos que la vida del mar en aquel tiempo era, no sólo peligrosa, sino tan dura y mal retribuida, que solo las gentes de mediana y humilde condición se dedicaban á esa carrera que entonces llamaban arte de navegar.

Entonces el vapor de agua como motor aplicado á los buques de vela, estaba como suele decirse en mantillas y lo llevaban como una ayuda. Era raro el avistar el negro penacho de humo de alguno que otro que cruzaba el canal de la Mancha ó de San Jorge, y que con sus ruedas enormes y altísima chimenea, revolvió más agua que rueda de molino y metía un ruido de dos mil demonios para andar ¡¡¡poco millas!!! con viento favorable.

Los lobos marinos de entonces los miraban con indiferencia haciéndoles reír y decían: «eso no es navegar», «es antiestético» «un barco así no es marineros» y frases por el estilo. Sin saberlo, ni comprender á lo que *aquello* llegaría, decían una verdad apastante que el tiempo se encargó de hacerles ver.

Dois ó tres meses antes de hacerse á la vela una de aquellas fragatas ó barcos muy de moda entonces, se empezaban á preparar. Se recibía el cargamento por partidas con toda minuciosidad y parsimonia, se hacían las provisiones escogiendo las de la mejor calidad, buena galleta, buen bacalao, magníficas carnes saladas, mantequilla de primera, etc., etc., que se iba acondicionando á bordo tan escrupulosamente que parecía no las iban á comer nunca. Para la dotación se iba escogiendo, hoy dos marineros, mañana un grumete, otro día el cocinero, y así sucesivamente, averiguando la historia marítima de cada individuo, viajes que había hecho, comportamiento anterior, aptitudes, hasta completar todo el personal.

El capitán en persona se ocupaba, ayudado por el piloto, de la compra de jarvis, velera, madera de respeto y demás útiles necesarios, no echando en olvido los aparatos de navegación, en cuya compra, pruebas y ajustes se pasaba muy bien un mesecito,

Cuando ya estaba el barco con su carga á bordo y listo para salir, en espera de un buen viento para dejar el puerto, iban á bordo las familias y amigos de todos los tripulantes sin excepción, y reinando franca armonía en la despedida, se mezclaban las lágrimas de la madre del grumete con los sollozos de la esposa del capitán ó la novia del piloto, hasta el momento de la partida, que la anunciaba el armador dando un fuerte abrazo á los que en cuyas manos encomendaba su honor y su fortuna.

Entonces al piloto no se le exigía más conocimientos que navegación, y ganaban ocho libras mensuales con derecho á hacer alguna paocotilla, sin perjudicar para nada al armador ó capitán.

Si había algún pasaje *rara vis*, entonces ya había sido presentado al capitán y piloto, los cuales, y á pesar de la fama de rudeza que tenían, sabían hacerse querer de tal modo, que pasajero que hacía un viaje no los olvidaba nunca y resultaban unas amistades que duraban toda la vida.

Entonces los barcos no hacían de flotes más que unos ocho ó diez mil duros, y sin embargo, se enriquecían el armador y el piloto, que pronto llegaba á capitán; también hacían en poco tiempo algún dinero; verdad es que no gastaban mucho en equiparse, pues en un saco de lona llamado «petate» lo llevaban todo, á saber: capote y botas de agua, un sestante para tomar alturas, un trajeo decente para ir á tierra con su media docena de camisas, y todo lo demás ropa de batalla, como para andar por el barco; pero en cambio al rendir viaje se llevaban á su casa entre sueldo y paocotillas sus tres ó cuatrocientos pesos, con los que pasaban muy bien el mes ó dos meses que tardaba el barco en salir para nuevo viaje.

El capitán y el piloto mareaban siempre de común acuerdo, consultándose en todos los casos dudosos ó difíciles de la navegación, y teniendo un respeto mutuo tan grande, que sucedía á menudo que de una buena amistad salía un parentesco, pues era corriente que el capitán tuviese alguna hija ó sobrina que unía á su belleza algunos cientos de pesos, y de cuyas uniones y enlaces salían los futuros armadores, que daban honra y prez al pueblo á que pertenecían.

Las tripulaciones de entonces miraban el barco como cosa propia, con verdadero cariño, pues no ignoraban que de él saldría un bienestar, cuando no una fortuna.

Había que oír á tan buena gente los relatos que hacían de temporales pasados en que el barco, valiente como un pez y ligero como una gaviota, había estado tantos días á la capa, sin la menor avería, sin entrar á bordo un golpe de mar, sólo con la gavia azorada, que era más dura que hierro, sin nada, en fin, que comprimese su existencia, y por eso decían aquellos marineros viejos que, metidos en sus inmensas botas de agua y con la pipa en la boca, sonreían al ver la cara asustada de los grumetes, que con ojos tamaños miraban con horror desde la borda las inmensas moles de agua que venían á estrellarse contra el casco «barco á la oopa marineros á la hamaea», con lo que daban á entender que mientras el barco se aguantaba capeando, ellos no tenían que hacer sino dormir, y allá se iban al rancho donde, poco después, reñocaban tranquilos sin acordarse que debajo de su cama se abría un abismo.

Pues y cuando se hablaba de velocidades y de viajes cortos (y aquella gente llamaba viaje corto el ir de Europa á América en cuarenta días) había que oírles, la de barcos que habían alcanzado y dejado por la popa «lo mismo que si estuvieran fondeados», singulares de buen viento en el que el barco había hecho ¡¡¡doscientas millas!!! y que lo anotaban en el diario de navegación, con tinta roja, para asombro de las navegaciones venideras.

Entonces, como aún no había boyas en los puertos que señalasen los bancos ó escollos, las tripulaciones amigas de los otros barcos se iban el día de la salida á los puntos de peligro en sus propios botes allí donde el agua podía faltar al barco y se fondeaban esperando pacientemente hasta que el barco pasaba saludándolos con su bandera flameante como dándoles las gracias por su atención.

Y allá iba la nave de cuyo viaje nada se podía hablar ni predecir, pues la Providencia se encargaba de acelerarle ó retardarle según el capricho de los vientos, andando sus ocho millas unas veces, cuatro otras y ninguna en las calmas, que era lo más desesperante.

Una vez en el mar, y reglamentada por guardias la vida de á bordo, se hacía todo lo posible por hacerle grata la estancia á bor-

### (54) Folletón del DIARIO DE LA MARINA

## AVENTURAS

DE UN NATURALISTA

# EN MÉJICO

PCB

## LUCIANO BIART

reunen por bandas, vuelan con grande facilidad y pasan de una región á otra, según las estaciones. Tan comunes son en las gunas que rodean la ciudad de Méjico, que los cazadores los abandonan á los indios.

Mientras preparaba Encuerado la comida, llevé á mis compañeros á orillas del arroyo donde pronto encontramos berros, feliz hallazgo para hombres hartos de carne. Luciano examinó las blancas flores en forma de cruz de la preciosa planta, disposición que ha valido á toda la familia el nom-

bre de *crucíferas*; estos vegetales contienen un aceite áere y volátil que les da propiedades antiescorbúticas. La col (*brassica oleracea*), el nabo (*b. napus*) el rábano (*raphanus sativus*), la mostaza (*sinapis alba*) son hojas, raíces ó semillas de crucíferas. A estas plantas se deben añadir el rábano redondo, la colza, cuyo grano suministra un aceite propio para el alumbrado; el erasimo ó yerba de cantor, remedio popular en Francia para curar las ronquerías; la bolsa de pastor, cuya decocción emplean los mejicanos para lavar las llagas; el *lepidium piscidium*, empleado por los indígenas de la Oceanía para embriagar los peces y cogerlos con facilidad.

Olvídis la coquearria, tan útil á los navegantes para combatir el escorbuto—me dijo Sumichrast.

—Teneis razón, pero creo haber dicho lo bastante para que maese Rayo de-Sol recuerde siempre las crucíferas.

Algunos pasos más lejos, al acercarse Luciano á un arbusto para buscar los insectos ocultos bajo las hojas, retrocedió al verle cubierto de esas lindas ranas llamadas por los naturalistas *hyllá viridis*. Estas, en vez de huir hacia el agua, se dirigieron al bosque. Sumichrast explicó al joven cazador que la rana de árbol, cuyos dedos terminan

en discos viscosos, pueden cogerse con ayuda de este mecanismo á las hojas y hasta á los cuerpos lisos.

En Europa se les mete en vasijas llenas de agua hasta la mitad, y los campesinos pretenden que el animal indica el bueno ó el mal tiempo, según que permanezca fuera del líquido ó se sumerge. Todas las ranas se esconden en el ojo durante el invierno y permanecen aletargadas. Este letargo, que las salva del hambre en los climas frios, debe tener otra causa en Méjico, en donde siempre encontrarían comida.

—Venid á ver un manzano—nos gritó de pronto Luciano.

Acudí en seguida y encontré un árbol, de cerca de cuatro metros de alto, cubierto de frutos amarillos manchados de rojo. En el acto reconocí el abeto, llamado jabonero en las Antillas. El descubrimiento era oportuno, y Sumichrast nos ayudó á recoger los preciosos frutos que nos iban á permitir blanquear nuestras camisas. Luciano quiso probar aquéllas manzanas, tan transparentes como si fueran de óera; su sabor ligeramente astringente le desagradó y las arrojó con disgusto.

Un cuarto de hora después, arrodillados á orillas del arroyo, frotábamos á cual más podía nuestras camisas de repuesto. El fru-

to da abundante espuma, y su lejía no deja nada que desear. En Tierra-Templada su ple al jabón una raíz llamada *amolí*; en Tierra-Caliente se sirve de un bulbo llamado *amolito*; en fin, en la provincia de Oajaca, los pobres encuentran un jabón natural en la corteza del *quillaja saponaria*, árbol de la familia de las rosáceas. Europa posee también un jabón vegetal, la jabonera, pequeña planta, prima de los claveles, cuyas rojas flores esmaltan los bordes de los fosos y que emplean las mujeres para quitar la grasa á las telas y reavivar los colores marchitos de la seda.

Descansados y frescos nos tendimos cerca de la hoguera, teniendo en perspectiva un asado con berros y un ánade con arroz sazonado con pimjento. Desde la primera cucharada hice una mueca, á la que respondió Sumichrast con una demostración semejante. El arroz tenía un sabor aromático insoportable. Encuerado nos miraba con aire de triunfo.

—¿Qué diablo has puesto en la cacerola? —ayclamé.

—¡Verdad, señor, que está muy bueno!

—Es detestable; nos has envenenado.

Acababa de conocer el olor de una especie de coriandria, con la que sazonan á veces sus comidas los indios. Sumichrast se

había detenido como yo á la primera cucharada, pero Luciano, que participaba algo del gusto de Encuerado por el *culantro*, siguió comiendo. Nuestra comida se reducía por lo tanto á un solo plato, y abandoné á los dos amigos el ánade cocido para tomar el asado.

Creuyendo el indio con sublime ingenuidad que preferíamos la planta fresca á aquellas cuyo olor había extinguido la cocción, nos presentó algunos tallos. En último caso solo era culpable á medias; frecuentemente comíamos con placer sus guisos nacionales, y le sorprendía con razón nuestra repugnancia por el aroma predilecto de sus compatriotas.

Gringalet gustó el arroz con la punta de la leagua y se revolvió sobre los tallos de coriandria que quedaban en el suelo, lo cual estropeó algo su hermosa capa de ocre. Dirígame con mis compañeros hacia los matorrales, y pronto llegamos al centro de las nauseabundas umbelíferas. Más animoso que yo, Sumichrast se detuvo á explicar á Luciano, que esta numerosa familia tiene las flores colocadas en parasol, *umbella*. Cuenta entre sus miembros el celeri, el peregril, la zanahoria, la pastinaca, el anís, la angélica y otras muchas plantas cuyo olor revela el parentesco que las une. Por una

NOTICIAS

Ayer tarde se reunió en el Senado la Comisión que entiende en el proyecto de ley sobre validez de títulos profesionales extranjeros...

Ante ellos informaron varios miembros de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos, y los señores Prat, García Lomas, Ullastres y Decré.

Acercas de la hospitalización en Madrid, comparada con la de París y Londres, publicará en breve un interesante trabajo el doctor Pando y Valle...

A noche de la salida del teatro Real, el inspector de policía D. Francisco Molins encontró en el suelo un precioso medallón con cifras de brillantes.

La elija está a disposición de su dueño en la delegación de vigilancia del distrito del Centro, que es donde presta sus servicios el Sr. Molins.

Para las oposiciones a la cátedra de Cálculo integral y Mecánica racional, vacante en la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona...

Vocales: D. Daniel Cortázar, D. Alvaro Llistas, D. Paulino Castells, D. José Gali, D. José Ruiz Costero, D. Luis Octavio de Toledo y D. Eduard Torroja.

Suplentes: Sres. Flores, Posadas y Lubelzu. Durante la anterior semana han ingresado en la Caja de Ahorros 366.879 pesetas por 4.025 imposiciones...

Anteojos roca precisión. Únicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan a prueba...

Ha sido anunciada oficialmente la boda de miss Roosevelt hija del presidente de los Estados Unidos con el joven senador Longworth. El matrimonio se verificará el 18 del próximo Febrero en Casa Blanca.

Dicese que el Conde de Ausín contraerá en breve matrimonio con una princesa alemana.

BOLSA DE MADRID

Table with columns for 'DÍA 9' and 'DÍA 10' showing stock market data for various series like 'Serie F', 'Serie E', and 'Otros valores'.

Funciones para mañana

- REAL. - A las 8 3/4. - El Trovador. ESPAÑOL. - A las nueve. - Verdad. - Beso a ustedes las manos. COMEDIA. - A las nueve. - Buena gente.

Nombrando jefe del primer negociado de la subdirección de asuntos especiales al capitán de fragata D. José Fernández de Córdoba.

Nombrando al capitán de fragata D. Federico Loygorri para formar parte de la Comisión técnica del ministerio de Fomento...

Nombrando vocal de la Junta Central de Transportes militares al capitán de fragata don Juan Puig Mareel.

Nombrando jefe de Armamentos del Arsenal de la Carraca al capitán de navío don Ventura Manterola...

Nombrando jefe del tercer negociado de la Dirección del personal al capitán de fragata D. Orestes García Padín.

Nombrando al capitán de navío de primera clase D. Guillermo Camargo presidente de la Comisión que ha de quedar constituida en esta Corte para la presentación de un proyecto de ley sobre abordajes...

Nombrando ayudante del ministro de Marina al alférez de navío D. Alfonso Meer.

La escuadra de instrucción. El nuevo comandante general de la escuadra de instrucción D. Juan José de la Matta...

Sociedad Española de Higiene

Bajo la presidencia del Sr. Tolosa Latour, celebró sesión anoche esta docta Corporación.

Apoyada la exposición del tema «La vida del obrero en España», que había de desarrollar el Sr. Larra...

El mismo señor conde de Peñafiel llamó la atención de la Sociedad acerca de la cifra de mortalidad en Madrid...

En la sesión próxima este señor empezará la exposición del tema «La vida del obrero en España»...

Parece que en este tema intervendrán representaciones de las distintas clases obreras de Madrid.

Información política

Vientos de fronda. Aunque aparentemente la política está encalmada, los vientos que corren hacen presagiar grandes acontecimientos en un plazo muy breve.

La llamada cuestión militar es la determinante de tales pesimismo, por existir, según en los círculos políticos se asegura...

Con este motivo se han acentuado hoy los rumores de crisis entre la gente política...

Ha contribuido a acentuar los rumores de crisis el hecho de que el general Luque...

El Gobierno por su parte se ha encerrado en una discreta reserva, limitándose a contestar a las preguntas que sobre el estado de la cuestión se le han hecho...

Muy digno de aplauso sería que para el sábado próximo en que se celebrará consejo de ministros...

Los momentos actuales ofrecen innegable gravedad.

La Unión Agraria. Cuando las Cortes reanuden sus sesiones el conde de Torres-Cabrera apoyará la proposición de ley que tiene presentada en la alta Cámara...

El Rey en Alcalá. S. M. el Rey, acompañado del príncipe D. Carlos y de toda la Real familia...

La Conferencia de Algeciras. El ministro de Estado se propone conferenciar con los directores de los diarios madrileños antes de salir para Algeciras...

Destinos. Hoy han sido firmados por el ministro de Marina las resoluciones siguientes:

Nombrando al capitán de navío D. Pedro Sánchez de Toca sub-director de asuntos especiales...

Nombrando director de Hidrografía al capitán de navío de primera clase D. Emilio Luanco.

Nombrando directores de órdenes de S. M. a los capitanes de fragata D. Angel Suances y D. Joaquín Barriera.

Inspección general de Sanidad exterior - Haciendo público haber desaparecido la peste bubónica en Egipto.

Concurso para proveer el cargo de contador de fondos municipales de Laredo (Santander).

Inspección general de Correos y Telégrafos. Subasta para el suministro de 10.000 postes de pino con destino a las líneas telegráficas del Estado.

Inspección general de Obras públicas. Subasta de obras de carretera.

Concediendo a D. Ricardo Esteve autorización para continuar explotando un astillero que viene funcionando en San Felipe de Guixols desde el año 1880.

TEATROS

ESPAÑOL.-VERDAD, por doña Emilia Pardo Bazán.

Con el teatro rebosante de público, formado éste por lo más escogido de nuestros intelectuales...

La Sra. Pardo Bazán, en esta ocasión, como en tantas otras, ha demostrado la fecundidad de su ingenio...

Salvando todos los respetos que deben salvarse a la dama ilustre y a la escritora insigne...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

acababa por besar riendo las uñas sonrosadas de sus finos dedos.

Pero un día, Eva vio una rosa.

Apenas entreabierta, casi blanca, con toda la gracia triunfante del amanecer...

Eva estaba también mirándola fijamente con inmensa turbación.

Ya no se miraba en los manantiales; ya no contemplaba la blancura venida de los cisnes...

Y no se miraba en la mitad de la noche, y sentada cerca del esposo...

Por fin resolvió destruir aquella flor que le disputaba el triunfo de la belleza suprema.

Pensó primero en destruirla, morderla, patearla, arrojar los restos al viento.

Un día se dedicaba al desearlo y se hacían las visitas a los amigos y conocidos.

Poco tiempo después se empezaba la descarga, de cuya estiva únicamente se ocupaba el piloto...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

Y entonces, con un orden piadoso y admirable, todas las mariposas del infinito enjambre...

Algunos dijeron que deberían guardar un recuerdo de la bien amada...

Entre tanto que se consumaba aquel impenitente sacrificio...

Amaban a la rosa, la miraban como una hermana mayor y más bella...

do a los pasajeros y se armaban juegos marineros que hacían más llevadera aquella vida tan monótona y triste por sí.

Una vez que el serviola cantaba ¡¡tierra!!! grito que a todos alegraba por igual...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

¡Hum! Mucho andamos pa ser de noche, y sin que se enterase el capitán...

CUENTO

Las cenizas de la rosa

Pasaba aquella mañana por un jardín lindísimo, sin umbrías ni boscajes...

Legados que eran al punto de partida, salía a recibirlos el armador en persona...

De modo que, a pesar de lo que se había dicho, no se harán invitaciones especiales para el referido acto de la boda.

También ha recibido S. A. los siguientes regalos: De la archiduquesa Isabel...

De sus primas hermanas las archiduquesas, un reloj de sobremesa de plata.

El general Cerero, un broche de brillantes y rubíes, con las iniciales de S. A.

La marquesa de Polavieja, una sortija de brillantes y zafiro.

El pintor Bérjar, de Barcelona, un retrato al pastel de S. A. la princesa de Asturias.

La infanta, a su vez, ha regalado a la duquesa de San Carlos y a la condesa de Mirasol...

El retrato de S. A. es un busto admirable, con traje blanco.

El Rey ha concedido la gran cruz de Isabel la Católica al príncipe D. Jenaro...

ECOS DE PALACIO

Por orden expresa de S. M. el Rey, se ha dispuesto, en definitiva, que la entrada a las galerías de Palacio...

De modo que, a pesar de lo que se había dicho, no se harán invitaciones especiales para el referido acto de la boda.

También ha recibido S. A. los siguientes regalos: De la archiduquesa Isabel...

De sus primas hermanas las archiduquesas, un reloj de sobremesa de plata.

El general Cerero, un broche de brillantes y rubíes, con las iniciales de S. A.

La marquesa de Polavieja, una sortija de brillantes y zafiro.

El pintor Bérjar, de Barcelona, un retrato al pastel de S. A. la princesa de Asturias.

La infanta, a su vez, ha regalado a la duquesa de San Carlos y a la condesa de Mirasol...

El retrato de S. A. es un busto admirable, con traje blanco.

El Rey ha concedido la gran cruz de Isabel la Católica al príncipe D. Jenaro...

El Rey ha concedido la gran cruz de Isabel la Católica al príncipe D. Jenaro...

El Rey ha concedido la gran cruz de Isabel la Católica al príncipe D. Jenaro...

El Rey ha concedido la gran cruz de Isabel la Católica al príncipe D. Jenaro...

El Rey ha concedido la gran cruz de Isabel la Católica al príncipe D. Jenaro...

Información de Marina

Firma de S. M. El ministro de Marina sometió esta mañana a la firma del Rey...

Nombrando comandante general de la Escuadra de Instrucción al contraalmirante D. Juan José de la Matta y Montes.

Idem vocal del Centro Consultivo al contraalmirante D. Juan Jacomé y Pareja, marqués del Real Tesoro.

Idem director del personal al contraalmirante D. Federico Estran.

Disponiendo cese de vocal del Centro Consultivo al contraalmirante D. Federico Estran.

Nombrando director del material al capitán de navío de primera clase D. Julián García de la Vega.

Disponiendo cese en el cargo de director del Personal al capitán de navío de primera clase D. Julián García de la Vega.

Idem cese en el cargo de director del Material al capitán de navío de primera clase D. Emilio Luanco.

Nombrando director de Hidrografía al capitán de navío de primera clase D. Emilio Luanco.

Nombrando ayudantes de órdenes de S. M. a los capitanes de fragata D. Angel Suances y D. Joaquín Barriera.

Concediendo la gran cruz del mérito naval, libre de gastos, a D. José Ricart.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones: Gracia y Justicia. - Reales decretos de personal.

Otros de idónto. Reales órdenes de personal. Hacienda. - Real orden habilitando la Aduana de Huelva para la importación y exportación de alcoholes neutros...

Cita resolutoria de un expediente de asimilación de la industria de fabricación de losetas de yeso y carbonilla.

Gobernación. - Real orden resolutoria de un expediente relativo a la fijación de los límites entre los términos municipales de Malcoinado, en la provincia de Badajoz, y Guada-canal, en la de Sevilla.

Ora resolutoria de un expediente relativo a la reclamación del Ayuntamiento de Tomelloso sobre nombramiento de Médicos titulares.

Otra resolutoria de un expediente de suspen-

El Rey en Alcalá

S. M. el Rey, acompañado del príncipe D. Carlos y de toda la Real familia, ha pasado la tarde de hoy en Alcalá de Henares...

La Conferencia de Algeciras. El ministro de Estado se propone conferenciar con los directores de los diarios madrileños antes de salir para Algeciras...

# Compañía Trasatlántica

## Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Enero saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Reina María Cristina** 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 e isla de Santo Domingo.

## Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Enero saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Manuel Calvo** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e islas de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

## Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Enero saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz el vapor **Buenos Aires**, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Ocolón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se 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 Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Macaribo, Cardesno, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

## Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 6 de Enero de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isla de Luzón** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

## Línea de Buenos Aires

El día 3 de Enero saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz el vapor **P. de Sarrut** 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 Tanger Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante Valencia y Barcelona.

## Línea de Fernando Póo

El día 25 de Enero saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa Occidental de Africa y Golfo de Guines.

## Línea de Tánger

Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles, y viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados. Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato amable, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarcan en sus buques.

**Notas importantes.**—Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

**Servicios comerciales.**—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

# COMPAÑÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIN, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPÚZCOA)

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etcétera, 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, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección Gerencial—Montalbán, 3, Madrid.

o a la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

## Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE **Santiago Garcia 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, fluviales 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

**AGENDAS BAILLY - BAILLIERE É HIJOS**

<b>MEMORÁNDUM</b> 2,50 Pts sin secante, 3 Pts con secante.	<b>BUFETE CUATRO EDICIONES ECONÓMICAS</b> 1-1,50 - 2 y 3 Pts <b>CUATRO EDICIONES COMPLETAS</b> 2-2,50 - 3 y 4 Pts	<b>CULINARIA</b> 2 Pts	<b>MÉDICA</b> 2,50 Pts
--	--	---------------------------	---------------------------

# ASTILLEROS DEL NERVIÓN 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 fuedtes, armaduras, etc.

## FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS PRESUPUESTOS GRATIS

## Biblioteca Marítima Nacional

**Santa Pola (Alicante)**  
Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos facilitan para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo a tarifa, que se manda a quien la pide.  
Se invita a los autores y editores a que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

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

**Estada y Agacino**—«La telegrafía sin hilos», segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con lo referente a los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras e instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905.  
500 pá. inas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.  
**Rodríguez Martín (Manuel)**—«Mares territoriales» Estudio de derecho internacional referente a la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastre en aguas libres. Obra de gran utilidad. Lleva juicios y críticas sobre la manera de tratar este asunto por el autor, que suscriben generales y jefes de la Armada, académicos y catedráticos de Derecho Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales o más ventajosas condiciones que los establecimientos de mayor crédito, nacionales y extranjeros.  
Por los convenios especiales que esta casa tiene con muchos autores y editores, facilitará a plazos, sin aumento de precio, la mayoría de las obras que anuncia.  
Los pedidos deben mandarse acompañados de su importe en sobre-monedero, valores declarados, sellos de correo o letras de fácil cobro al director de la Biblioteca Marítima Nacional.

# IBARRA Y COMPAÑÍA SEVILLA

## LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS

Dos salidas semanales de todos los demás puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES SEJÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDIOS

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

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

Perfumería GALL  
Arenal, 2

# DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION.—BARBIERI, 8, ENTRESUELO

## PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
Trimestre.....	4,50
Semestre.....	9
Un año.....	18
Provincia: Trimestre.....	5
Semestre.....	10
Un año.....	20
Unión Postal: Un año.....	60
Asia y América: Un año.....	70

ANUNCIOS: Cuarta plana, 10 céntimos línea; reclamos, 50 céntimos; noticias, 1 peseta