

Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.590

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Miércoles 16 de Mayo de 1906

CALLE DE BARBERÍ, N.º 8.

Segunda edición

Lo que debe hacerse

A pesar de la gran importancia que tuvieron las operaciones militares de los japoneses en Mandchuria durante la última guerra, Rusia no se consideró vencida después de la desastrosa batalla de Muckden, sino cuando vio destruida su flota en la batalla naval de Tsushima.

Esta es, á juicio de los grandes escritores militares del día, la lección más concreta de la guerra ruso-japonesa, pues ha establecido la influencia decisiva del poder naval en las guerras modernas, determinando que todas las naciones que se preocupan de la defensa de sus intereses, procuren constituir en primer término un poder naval como base de la más segura de su poder militar.

Además, los provechosos resultados que las naciones obtienen con poseer fuerzas navales para competir en el dominio de los mares, no están circunscritos al ejercicio de la guerra, sino que se hacen sentir durante los períodos de paz, y ninguna nación puede considerarse en los tiempos modernos como tal, sin un comercio marítimo extenso y tampoco ningún tráfico marítimo puede considerarse seguro si carece de la protección naval para su bandera.

Esto nos explica aún más, el afán creciente de todas las naciones marítimas de armarse por el mar y de que ninguna quiera verse sobrepajada por las demás en cuanto respecta á la eficiencia de sus armamentos navales, mientras que en el sostenimiento de sus ejércitos permanecen estacionarias algunas, pero la mayor parte disminuyen sus contingentes á fin de obtener economías para dedicarlas á aumentar la fuerza de sus respectivas Marinas.

Que España es una nación marítima, de grandes recursos naturales para ser una gran nación industrial y comercial, nadie puede ponerlo en duda, basta ver la rapidez con que se ha repuesto de los quebrantos de las últimas guerras que la agobiaron con una deuda, cuyo peso parecía muy superior al que la nación podía soportar.

Lo que le falta á España son los medios para desenvolver su comercio y buscar clientes en todos los mercados del mundo á sus producciones, á fin de entrar en la concurrencia universal del intercambio de ellas, lo cual los aumentaría de modo considerable, dando á la nación la potencia económica que le corresponde, que debi ser muy superior á la de otras muchas que figuran en tal concepto muy por encima de la nuestra.

Mas para lograrlo, y asegurar una prosperidad permanente debemos no solo dar seguridad al tránsito por los mares de nuestros productos, sino alcanzar para ellos en todos los mercados mundiales facilidades para su entrada, y para ello tenemos que imitar á las demás naciones marítimas que con ese mismo objetivo sostienen poderosas fuerzas navales. Estas son, pues, de una necesidad imprescindible para España, tanto para asegurar nuestra prosperidad en tiempo de paz, como para impedir la guerra con la respetabilidad de nuestra fuerza; y en caso de que surja, para defender con éxito nuestro honor y nuestros intereses.

Pero en España por causas injustificadas existe un gran prejuicio contra la idea de constituir un poder naval, pues habría que dedicar á tal empresa grandes sumas y se duda de la eficacia de los resultados del sacrificio nacional. Esto acusa un apocamiento del espíritu público que no siente confianza en la capacidad ni en las energías de sus gobernantes para realizar una empresa de tan vital interés para el país.

Bien claro se ha visto ese estado de la opinión pública ante los anuncios de planes de construcción de Escuadra en estos últimos tiempos, y cuando, aún no hace un año, el Sr. Cobian presentó al Congreso un proyecto muy completo para renovar nuestro poder marítimo, pues á pesar de que en dicho proyecto se procuraba asegurar el éxito de la ejecución con excelentes medidas previstas á ello conducentes, la opinión pública no le prestó todo el calor que la iniciativa de aquel Ministro merecía.

Por eso en España se hace necesario que á semejanza de Alemania el Gobierno se imponga llevando á la práctica la restauración de nuestro Poder naval con un programa y un plan bien meditados; y que al mismo tiempo se haga una campaña de divulgación marítima, á fin de filtrar en las masas la necesidad imprescindible en que la nación se encuentra de fortalecerse por el mar, cuya explotación nos hizo grandes en el

pasado y solo volviendo á ella podremos recuperar en el porvenir la prosperidad y el prestigio perdidos.

FISIOLOGÍA MARINA

LOS EXTRAGOS DE LOS TIBURONES

La Comisión de las pesquerías marítimas de Devon ha enviado una interesante carta á la Dirección de Agricultura y pesca de Inglaterra acerca de los daños ocasionados por los tiburones.

El área infestada por ellos se extiende desde Punta Estrella á las islas Scilly; pero donde principalmente han dejado sentir su nociva influencia es en una zona de agua comprendida entre la Punta citada y Looe, comprendiendo un espacio de 20 millas mar adentro.

En el año de 1901 el valor de las sardinas y arenques desembarcados en el puerto de Plymouth ascendió á 25.500 libras esterlinas, mientras en 1904 solo llegó á 7.600. Esa enorme disminución fué debida casi exclusivamente á los extragos causados por los tiburones.

La Comisión estima que los destrozos de los artes de pesca durante los últimos tres meses, representan una pérdida de 5.000 duros, y que centenares de familias se han visto reducidas á la miseria por falta de sardinas y arenques.

Por último, considera necesario que la Dirección de Agricultura y Pesca ordene al Instituto biológico, que estudie las causas determinantes de la concurrencia de tiburones en la zona pesquera y el modo de poner remedio á un mal que tantos perjuicios ocasiona.

El tiburón goza fama de insaciable y devorador, solo puede comer cosas que permanezcan inmóviles, tales como los pies de los peces, que si bien calman un poco su apetito, no bastan á darle satisfacción.

El estomago de un tiburón es demasiado grande para hartarlo con tan poca cosa; no es por lo tanto, de extrañar que el enorme pez, se precipite con ansia sobre toda sustancia comestible que caiga en un barco, sea el cuerpo de un hombre ó los desperdicios de la cocina.

Cuando se presenta un buque á algunas millas de distancia, el tiburón lo espía para satisfacer su voracidad con los objetos que de él se arrojan. El tiburón huebra no pone huevos como los otros peces, sino que dá á luz sus crías, que rompen, por decirlo así el cascarón dentro del vientre materno. En cada parto nacen quince ó veinte pequeños, raras veces más, y la madre les profesa grande afecto defendiéndolos de la voracidad de otros tiburones.—X.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

En favor de los pescadores.—El uso de la dinamita

Vigo 15

Atendiendo los deseos de los pescadores—ha ordenado el comandante de Marina que suspenda el empleo de la dinamita los vapores «Olotun» y «Maipura» que se dedicaban á extraer de los bajos de Boeira los restos del vapor «Valparaiso», naufragado hace tiempo.

Los explosivos anuyentan la sardina. En el puerto se han adoptado medidas de vigilancia, registrándose las traleras y los jaitos, para evitar que lleven dinamita y la empleen en la pesca.

Es muy obviada la actividad y celo desplegado por la autoridad de Marina en el desempeño de su cargo.

Manifestación razonada

Santander 15.

En San Vicente de la Barga se ha celebrado una imponente manifestación que se dirigió al Ayuntamiento, solicitando del alcalde expusiera a los poderes públicos la urgente necesidad de arreglar la barra del puerto para evitar el constante peligro de las vidas de los pescadores.

Después se encaminó la manifestación á la ayuntamiento de Marina, entregando una exposición, dirigida al ministro, firmada por todos los marineros.

El alcalde ha telegrafiado al gobernador y éste al ministro.

Mensaje de paz

No podían pretender los catalanes que el Gobierno había de aceptar y someterse á la integridad de sus peticiones, unas razonables, aun cuando algo extemporáneas, y otras inusitadas por inadmisibles; ni podía creer tampoco la opinión sensata que los poderes públicos se habían de prosternar ante la intrasigencia catalanista como á una entidad superior.

La contestación del Gobierno á esas peticiones es discreta y prudente; no rechaza con aspereza lo que en buena ley debe ser atendido, ni desdena con acritud lo que ni en sueños pueden esperar los catalanes que se les sea otorgado. La respuesta oficial, en el fondo y en la forma, en el conjunto y en los detalles es un mensaje de paz.

Así lo entienden y así lo consideran cuantos ponen por encima de la pasión y de la terquedad los dictados de la razón y de la conveniencia pública; y examinada atentamente la cuestión no cabe negar que se ha dado un paso de gigante en el camino de la concordia.

Aun cuando no lo reconocen los espíritus que en Cataluña están tocados de intrasigencia, hay que proclamar muy alto que la prudencia, el tacto y el patriotismo del Gobierno han quitado á esta enojosa cuestión del regionalismo catalán su carácter agudo; y será posible, en adelante, adoptar con prudencia y mesura aquellas innovaciones que poniendo á salvo la dignidad del Estado y de la nación puedan garantizar anhelos legítimos de una región tan laboriosa y tan inteligente como la catalana.

El resultado material es ventajoso para ambas partes y el moral inmenso para una y otra; pues sin llegar al peligroso reconocimiento de la beligerancia al catalanismo, por lo que pudiera tener de exigentes sus reivindicaciones casi separatistas, han venido á constituir una especie de pacto ar-

mónico en cuyo fondo brillan con fulgor propio las aspiraciones legítimas sin menos cabo de la dignidad del Estado.

Por consiguiente, puede considerarse que la respuesta del Gobierno á las peticiones catalanas marca una orientación á problema tan intrincado y quita todo pretexto de discordia á las corrientes de inteligencia y armonía entre los sentimientos de la región y los intereses de la Patria.

Ahora lo que hace falta es que á partir de ese jalón puedan irse estableciendo otros que determinen para Cataluña y para las otras regiones hermanas en nacionalidad, garantías firme para el desenvolvimiento de los mismos intereses, así morales como intelectuales en forma tal que Cataluña encuentre expeditos los caminos de su prosperidad mercantil y el resto de la nacionalidad, profundamente arraigado el convencimiento de que Cataluña será siempre la primera en consolidar los lazos de la solidaridad nacional, que deben flotar siempre por encima de todo género de egoísmos locales.

PASTELERIA

WEDDING-CAKE

La noticia del pastel gigantesco que va á venir de Inglaterra para la boda regia, y cuya descripción minuciosa hacen los periódicos, ha caído como una bomba entre los reposteros nacionales.

«Wedding Cake» Nadie podía imaginar que la pastelería inglesa superara á la española, pero hay que rendirse á la evidencia y un pastel de tal magnitud, más que pastel es un monumento.

Es á qui sus dimensiones: alto, seis pies; base, 48 pulgadas; peso, 300 kilogramos; todo eso hecho de crema, glacé, pasta de bizcocho, azúcar y cosas ricas.

Verdaderamente, nuestras tortas de Reyes se quedan tamiñitas ante una manifestación tan gallarda de la repostería británica.

Pero ahora los pasteleros españoles pueden demostrar su habilidad y de paso ganar unos cuarteles sacando copias del «Wedding cake», que de seguro serán arrebatadas por el público con verdadera fruición.

Este sería un número muy ajustado del programa de los festejos, y cada cual podría en su casa solemnizar la boda de nuestro amado Rey probando ese rico pastel que sella por mucho tiempo á cordialidad anglo-hispana.

Un pastel de 27 arrobas de queso necesita un camión para transportarse; y los pasteleros españoles podrían imitar, sino en las dimensiones y peso, al menos en el aspecto, ese «Wedding cake» en forma que pueda llevarse á todas las mesas.

Es seguro que las revistas ilustres y los fotógrafos darán reproducciones del original y seguramente la estampa de ese pastel monstruoso con que soñarán no solo los chicos colosos sino también los grandes amigos de la pasta fina.

De cualquier modo, el «Wedding cake» ha producido existente en real y desde luego hay que rendirse á la evidencia conviniendo en que no pueden tener malas consecuencias unas relaciones internacionales que principian tan dulcemente.

«Wedding cake» estará muy pronto de moda por estas latitudes y como la gente se aficiona á él ya han resuelto el problema nuestros pasteleros, que pueden mandar á paseo sus anticuadas confecciones incluso la clásica «non» de pasuca, que se queda tamañita ante el «Wedding cake».

Abel Imart.

ESPERANZAS HALAGADORAS

A los optimismos de carácter económico que dentro y fuera de la nación se perciban, hay que agregar la posibilidad de que las líneas férreas pasen á ser propiedad del Estado en virtud de la reversión cuyos términos y oportunidad estableció en los no libros, la ley de concesión.

Este aspecto, completamente nuevo en España, puede influir considerablemente en el desenvolvimiento de la riqueza pública, pues el Estado podría á muy poca costa, imprimir á los transportes un carácter de fecundidad que en vano ha de esperarse de la iniciativa de las empresas ferroviarias.

Citase el ejemplo de varias naciones que tienen el pleno dominio, explotación y dirección de las líneas férreas y entre ellas, Alemania, Italia, Bélgica y Suiza, que han logrado de ese modo imprimir á los ferrocarriles un carácter eminentemente nacional.

En España no estamos educados para esa manipulación, pero es evidente que se experimente cada vez más la necesidad de utilizar la acción directiva en el desenvolvimiento de la riqueza á que pueden contribuir las vías férreas desde el momento en que se emancipan de la tutela extranjera.

Lo que nuestra producción y nuestro comercio requieren es de gran facilidad en los transportes y mucha amplitud en el tráfico; pues esas aspiraciones no pueden armonizarse con el interés de las empresas que han de saacar al capital un tanto por ciento, lo suficientemente crecido por determinar la axioma del movimiento ferroviario.

Esa es la cuasa principal de que España sea la nación cuya red de ferrocarriles es menos extensa, existiendo tantas razones en pro de su multiplicación; y eso explica también que zonas ricas en frutos de la tierra ó en explotación fabril se vean privados de los beneficios de un tráfico rápido, frecuente y barato.

La reversión al Estado de las líneas férreas no libres podría ser el comienzo de una era de reconstitución mercantil é industrial, ya que los ferrocarriles son las arterias de la riqueza, por donde circula, como sabia vivificadora toda la actividad productora del país.

Peró el Estado no esterilizaría con su impericia estas iniciativas provechosas? No hay que temerlo, sobre todo, hoy que la evolución imprime rumbos nuevos á la política y á la suprema dirección de los negocios públicos.

«Quién sabe si en esa acción directa» encontrarían las energías nacionales el motivo de su verdadera ampliación, y la España, que resurge ahora hallaría vía libre para el engrandecimiento de todas sus aptitudes, hasta hoy contenidas por la servidumbre ferroviaria que ahoga toda clase de expansiones comerciales.

EXTRANJERO

HUELGAS EN ITALIA

En Cagliari (Cerdeña) se desarrollaron ayer graves sucesos provocados por los obreros huelguistas.

Estos organizaron una manifestación á la que se incorporaron millares de obreros.

Los manifestantes llevaban al frente banderas rojas.

Varios destacamentos de soldados les salieron al encuentro, invitándoles á disolverse.

Los obreros, en lugar de obedecer, acometieron á las tropas.

Trábase una encarnizada refriega, cambiando se muchos tiros entre los huelguistas y la fuerza armada.

Un coronel, un capitán y varios soldados resultaron gravemente heridos.

Murió un obrero de un balazo en el pecho. Los huelguistas se dispersaron llevándose á muchos de sus compañeros heridos y contusos.

LA INSURRECCION NATAL

La insurrección de los Zulú, según noticias de Greytown adquiere cada día mayor gravedad. Contra los rebeldes han salido á operar varias columnas inglesas, las cuales avanzan con grandes dificultades por la resistencia que aquéllos oponen.

Los zulú disponen de armas modernas, y como son excelentes tiradores y muy bravos, mantienen la lucha sin retroceder.

Las autoridades naitalinas manifestánsen muy preocupadas del sesgo que toman los sucesos.

Los periódicos londinenses afiliados á la política radical, arrecian en su campaña contra los propietarios del Rad, á quienes acusan de promover con sus tateos la sublevación de los negros y chinos del Sur de Africa, y excitan al Gobierno á impedir con medidas justas y enérgicas, una nueva y tremenda guerra.

FALTA DE TRABAJO EN LONDRES

En la capital de Inglaterra manifestáronse ayer por las calles más de 15.000 hombres que carecen de trabajo.

Los manifestantes recorrieron muchas calles con el mayor orden, sin preferir grito alguno.

Llegados al Hyde Park, improvisaron un mitin al aire libre.

La enorme masa de obreros sin trabajo rodeó varias tribunas, desde las cuales varios oradores pronunciaron discursos violentos.

Todos los que hicieron uso de la palabra lamentáronse de la indiferencia con que el Gobierno ve su miseria.

Fueron votadas varias disposiciones pidiendo ocupación inmediata para cuantos carecen de ella.

Luego los manifestantes disolvieron sin incidentes.

INGLATERRA Y TURQUIA

Un periódico francés del otro, que siempre ha defendido la tendencia favorable á propagar el nacionalismo egipcio, ha publicado un artículo que esta siendo muy comentado en el Cairo.

Dice que, habiendo comprendido ahora que la divisa de la Sublime Puerta es «Egipto para los turcos», defenderá con más coraje y convicción, todavía, el movimiento nacionalista que tiende á hacer de la región una Potencia independiente.

LOS TURCOS AGRESIVOS

Telegramas de Belgrado dan cuenta de un empeñado combate desarrollado últimamente entre turcos y búlgaros.

Los primeros atacaron, en número considerable, la aldea de Dirlye, habitada por los segundinos.

Estos se atrincheraron, barricando las calles y haciéndose fuertes en las iglesias y otros edificios.

A la defensa cooperaban las mujeres y los niños.

La lucha duró muchas horas, siendo el tiroteo nutridísimo.

Los turcos intentaron, atacando al arma blanca, penetrar en la aldea, pero siempre fueron rechazados, no obstante su superioridad numérica.

Entonces recurrieron al ardid de incendiar las casas por medio de artificios pirotécnicos.

Los desdichados búlgaros, bloqueados por las llamas, salieron á campo abierto, acometiendo á sus adversarios con desesperación.

Después de una lucha espantosa todos perecieron.

Los turcos, en la embriaguez de la victoria, degollaron á las mujeres y niños supervivientes.

La pequeña aldea búlgara ha quedado destruida.

Otro dato de la agresividad de Turquía nos lo dá una telegrama de Tripoli, según el cual un destacamento de 400 soldados turcos ha salido de su acantonamiento berberisco para ocupar Jannet, población situada cerca de Yat.

Los gastos para la expedición ascienden á cien mil francos.

EL VESUBIO EN ERUPCION

Otra vez vuelve la alarma á la región napolitana con motivo de la erupción del Vesubio.

Ayer lanzó gran cantidad de cenizas y escorias. Siguen los hundimientos alrededor del cráter y la población de las aldeas inmediatas á él huyen á refugiarse en Nápoles.

SIGUE LA ANARQUÍA EN RUSIA

Los atentados por la dinamita se suceden en Rusia con aterradora frecuencia.

De dos de éstos, ocurridos ayer en Varsavia, se han recibido noticias.

Un comisario de policía marchaba al frente de un pelotón de soldados por una de las calles más céntricas de la capital.

De improviso, presentóse en sentido contrario un grupo de obreros.

Uno de ellos arrojó una bomba sobre el comisario y sus acompañantes.

La infernal máquina estalló, matando á la mencionada autoridad y á tres soldados.

Los demás hicieron fuego sobre el grupo que se dispersó á la carrera.

Además del comisario y de los soldados, murieron ocho obreros.

El otro atentado iba dirigido contra el comandante militar.

Al pasar éste en su carruaje se le arrojó una bomba, resultando solo el cochero herido levemente.

En Kuff la policía ha registrado la casa del ingeniero Sonetkoff donde halló tres bombas, veintiseis revólveres y gran cantidad de caracteres imprenta.

El ingeniero y su esposa han sido presos. En los centros oficiales se asegura que el César concederá á la familia con motivo del aniversario de su consagración el día 27 de mayo (calendario ruso).

MARINOS ILUSTRES

Marsal de Figueroa (D Francisco)

CAPITÁN DE MAR Y GUERRA

Empezó á servir en la Armada del mar Océano el año 1630 con plaza de carpintero en la Capitana Real, con sueldo de 25 escudos mensuales. Hasta el año 1690 hizo varias campañas á los Cabos en resguardo de las flotas y galeones á la salida y vuelta de América al puerto de Cádiz.

En 1691 figuraba ya en el empleo de capitán de mar y carpintero mayor de la Armada, gozando 35 escudos mensuales de sueldo y dos raciones de bastimento diarias, una para su persona y otra para su mujer por despacho de S. M. El 30 de Junio salió de Cádiz, desempeñando la mencionada plaza en la Armada del resguardo de galeones en Tierra Firme, para las costas de Cataluña y después para los Cabos de San Vicente y Santa María, regresando á Cádiz el 5 de Noviembre.

El 4 de Agosto de 1692 en el galeón «Purísima Concepción y las Animas» (Capitana Real), saliendo para el Mediterráneo y costas de Nápoles, y desembarcando en Cádiz el 4 de Diciembre de 1693. En esta campaña con el cargo interino de capitán, cabo y sobrestante de la Maestranza, asistió á la carena que se le dió á la Armada en Nápoles.

Pasó á ser capitán de mar y guerra del galeón «San Diego de Alcalá» de la Armada del mar Océano el 15 de Marzo de 1694, en virtud de Patente de D. Pedro Corbeto, gobernador general de la Armada, señalándole el sueldo de 40 escudos al mes, y en 26 del mismo mes pasó á servir de capitán, cabo y sobrestante mayor de la Maestranza de la Armada, por nombramiento del citado gobernador general, no obstante ser capitán de mar y guerra del galeón «San Diego» por ser necesario que dirija la carena de los buques de ella que se estaba verificando en Cádiz, y cuyo apresto mandaba S. M., fuera con la mayor aceleración posible, el cual nombramiento fué interino hasta que la Corte proveyese dicho cargo en propiedad, á pesar de estar ejerciéndolo desde Nápoles.

El 3 de Junio de 1694 salió de Cádiz con la Armada del Océano y la de Flandes, al mando del almirante D. Honorato Bonifacio Papachino, para el Mediterráneo, donde se unieron con las aliadas de Inglaterra y Holanda contra la de Francia, y terminada la campaña de aquel año regresó á Cádiz el 21 de Diciembre del mismo año. Por Real despacho dado en Madrid á 6 de Abril de 1695 se concedió la propiedad en el cargo mencionado de capitán de las Maestranzas de la Armada con 40 escudos al mes. En 24 de Marzo de 1700 se le confirió el mando de la fragata «San Ignacio», de la Esquadra que mandaba el almirante general D. Pedro Fernández de Navarrete, en la que salió para América el 15 de Mayo siguiente. Asistió á las operaciones del Darién y á su regreso á Cádiz el 1.º de Junio de 1701, volvió á encargarse de su destino de capitán de la Maestranza de la Armada del Océano, asistiendo como tal á las carenas y recorridos de los galeones y flotas y navios de la Armada de Indias.

S. M., por su Real título expedido por el Consejo de Indias, en fecha en Madrid á 19 de Noviembre de 1709, le hizo merced del empleo de capitán superintendente de las maestranzas de la Armada, flotas y demás navios de la guardia de la carrera de Indias por haber fallecido D. Sebastián Gijón que le desempeñaba, con calidad de servir al mismo tiempo el de la Armada de Océano, que obtenía, sin más sueldo que el que corresponde á una de las dos plazas, el que eligiere, optando por el de la Armada del Océano, en el que siguió prestando sus servicios.

En Mayo de 1711 pasó, en virtud de Real orden, en comisión al Puente de Suazo para la clasificación, recuento y reconocimiento de los portochos que había en aquellos reas les alcaones, y al mismo tiempo asistió al desguace del navio «Trinidad».

El año 1713 pasó á las órdenes del oidor de la Casa de Contratación de Sevilla don Franco varas y Valdés, para informarla y asistirle en la comisión que servía en los armamentos, carenas y alistamientos de diferentes buques, registros y *casques* para expediciones á Indias y al Mediterráneo.

Nombrado el mencionado Varas y Valdés intendente de Marina y Comercio el año 1714, continuó Marsal sirviéndole en los múltiples armamentos y carenas que se ofrecieron hasta el año 1717, que habiéndose encargado de la Intendencia general de Marina de Cádiz D. José Patino, pasó á las de éste, siendo uno de sus más importantes auxiliares en el alistamiento de las Escuadras que dicho año y los siguientes, hasta 1719, se armaron para las expediciones á Cerdeña, Corfú y Sicilia.

El 19 de Diciembre de 1729 cayó gravemente enfermo con accidente de parálisis, y en la mañana del 26 falleció en Cádiz á los sesenta años de edad y cuarenta de servicios.

CANILO RIQUEY Y ZABECOE.

Los constructores navales españoles y los Aranceles

He aquí la Exposición que al ministro de Hacienda dirige la conocida e importante empresa «Astilleros Baren» establecida en Barcelona:

El que suscribe D. José Baren, vecino de Barcelona, etc., etc., en la calidad de gerente de los «Astilleros Baren» a V. E. con el mayor respeto expone:

Que habiendo examinado el Arancel de Aduanas aprobado por Real decreto de 23 de marzo último, y deseado hacer las reclamaciones al mismo, que interesan a la industria de construcción naval a que se dedica la empresa «Astilleros Baren» me he dedicado en el caso de llamar la atención de V. E. acerca de lo siguiente:

La disposición undécima de dicho Arancel de Aduanas relativa a las primas y devoluciones de derechos, previene que se abonarán a los constructores de buques nacionales, las siguientes primas, por las embarcaciones que construyan: «40 pesetas por cada tonelada de arqueo (2,83 metros cúbicos) de las que en totalidad midan las embarcaciones de madera.»

«70 pesetas por igual tonelada, de las que en totalidad midan las embarcaciones de caso de hierro o acero y las de construcción mixta.»

«Y 50 pesetas por la misma tonelada de las que en totalidad midan las embarcaciones de caso de hierro o acero y las de construcción mixta, para navegar a la vela.»

«El abono se verificará previo cumplimiento de las formalidades establecidas o de las que en lo sucesivo se estableciesen.»

Esta disposición favorece algo a los constructores de buques nacionales, pues los derechos consignados en ella representan un 7 ó 8 por 100 de protección, ya que el valor medio de las toneladas de arqueo (2,83 metros cúbicos) de buques de vapor de acero, es de 1.000 pesetas, a lo cual sumando el derecho de adelantamiento máximo de 20 pesetas por tonelada, representa un margen protector de un 10 por 100, que no llega al mínimo señalado en la ley de bases, para la reforma arancelaria, y aun así, queda completamente ineficaz la industria nacional de construcción de buques de menos de 100 toneladas, o sean todos los buques pesqueros, remolcadores y embarcaciones para el pequeño comercio o comercio costanero.

De manera que debe aclararse y extenderse la disposición undécima del arancel en la forma siguiente:

«Beneficiarios de estas primas todos los buques construidos en España de más de 10 toneladas de arqueo, y que tengan los certificados acreditando ser aptos para la navegación que corresponden a su tonelaje.»

Es de advertir que estas primas no surten toda su eficacia en la práctica, porque debiendo adquirirse máquinas de los materiales que se emplean en la construcción naval en el extranjero, los gastos de expedientes, que son crecidos, y el perjuicio que implica la larga estancia, a veces algunos años, en la devolución de derechos.

Los beneficios de la devolución de derechos, resultan precisamente menores allí donde más falta hacen, ó sea en la construcción de buques de menos de 100 toneladas, por ser aquellos que deben construirse en menos de 6 meses, pues siendo el breve plazo de ejecución una de las grandes ventajas de los astilleros extranjeros, ventaja muy apreciada por el que debe adquirir un buque, resulta que el constructor español, si quiere beneficiar de esta devolución de derechos, debe extender el plazo de ejecución de su obra, a lo menos 3 meses, pues este es el lapso de tiempo que necesita para hacer los pedidos, ajustar lo convenido, recibir los envíos y pasar por las Aduanas los materiales embarcados.

Esto suponiendo que nuestra industria de construcción naval esté tan floreciente que permita construir en iguales plazos que en los Astilleros Ingleses, en donde hay siempre personal idoneo y material disponible.

Hay dos medios solamente de evitar estos perjuicios, es a saber: 1.º Abonar los derechos de Aduanas a todos los materiales que entran en la construcción de buques de hierro, madera o mixtos, sea cual fuere su origen. De esta manera obtendrá la Nación el beneficio de la implantación de la gran industria de la construcción naval, que no solo es grande por lo que ella representa

sino por las múltiples industrias que a su sombra y bajo su amparo se crean y desarrollan, beneficiando desde luego a la industria metalúrgica española que está en camino de producir en óptimas condiciones.

A constructor naval, al tener que competir con el extranjero, debe procurar obtener sus materiales al mismo precio que los extranjeros y en consecuencia a la vez puede comprar a España si conoce sus verdaderos intereses; en cambio con el sistema que proponemos, el constructor al tener la seguridad de que reembolsará el sobre precio que pague al adquirirlos en España, no tendrá inconveniente en proveerse de todos los materiales que necesite en los talleres nacionales, logrando de esta manera la rápida ejecución de los encargos y el desarrollo de estas industrias derivadas.

2.º En éste el de que todos los constructores navales que tengan garantía puedan utilizar las adiciones temporales.

Siendo insustentable, como la práctica ha demostrado, el 10 por 100 que representan los derechos de buques y primas a la construcción naval, para el desarrollo de la misma, como lo evidencian el fracaso de los Astilleros del Nervión de Bilbao, de Vila en la Coruña, de Móstega Vea Alarguía y h y «Constructora Naval Española» de Cadix, el Arsenal civil de Barcelona y otros, creemos que para alentar esta industria, que verdaderamente debe existir en toda nación marítima, conviene fomentar la construcción de las pequeñas embarcaciones de un modo especial, porque es el único medio de obtener una base de arraigo de esta industria y poder formar un personal apto y experimentado que es de lo que casi en absoluto se carece en España.

Para obtener este resultado se hace indispensable que la partida 537 del Arancel de importación que dice «Diques flotantes, dragas, gangües, depósitos de agua flotantes y otros aparatos análogos, no destinados a la navegación con 0 sin motor (avariú) 25 pesetas», por más que debiera decir: «Diques flotantes, etc., etc. no destinados al transporte de pasajeros ni mercancías 100 kilogramos 25 pesetas», sea redactada en la siguiente forma:

«Diques flotantes, dragas, gangües, barcos de pesca, grúas flotantes y todas aquellas embarcaciones menores de 200 toneladas de arqueo (2,83 metros cúbicos) cualquiera que sea el uso a que se destinen pagaran 25 pesetas los 100 kilogramos» ó esto, ó lo que se propone en el proyecto de ley de protección a la Marina Mercante, es a saber, que todo el material flotante destinado al servicio de puertos y el de pesca, sea necesariamente de construcción española.

Bajo un régimen de protección a la industria nacional en todas sus manifestaciones, que es el criterio que informa el Arancel que ha de regir el 1.º de Julio del corriente año, no basta fomentar la construcción de buques de madera, que es la finalidad única que se propone la casa «Vida de Hijos de J. Barreras de Vigo» en su instancia recientemente elevada y que forma el apéndice 8.º de la memoria que el «Círculo de la Unión Mercantil e Industrial» de esta corte elevó a V. E. con fecha 29 de Abril último, pues es indispensable fomentar también en España a toda costa la construcción de máquinas, motores, servo motores, calderas, bombas, cañerías, maquinillas para carga, condensadores, desaladores, recalentadores, engrasadores, anclas, cadenas, cables y demás aparatos que forman parte de las modernas embarcaciones y cuya producción es elemento integrante de la gran industria de construcción naval.

Bien a las claras se ve que no son estos altos intereses Nacionales los que quiere favorecer la casa Barreras, sino que con ocasión de la reforma arancelaria y su color de favorecer la construcción de cascos de buques de madera, pretenden introducir con bajos derechos en España, como haciendo de muchos años a esta parte, la maquinaria extranjera, principalmente Inglesa y en especial de la casa «Penty» etc. C. de Londres, de la cual es representante en España, ó sean máquinas y calderas marinas, con grave daño de la metalúrgica, de la industria de construcción de máquinas, cuya implantación en nuestro suelo tantos sacrificios cuesta, y de la verdadera industria de la construcción naval.

No puede pasar sin réplica la afirmación que contiene la instancia de la casa Barreras, al decir que las máquinas de construcción nacional, aunque resulten de menor coste, no han dado el resultado práctico apetecido, pues es un hecho político y notorio que la Maquinista Terrestre y Marítima

de Barcelona, los Astilleros del Nervión de Bilbao, la casa Baren de Barcelona y otras han construido numerosas máquinas y calderas para la Marina con satisfactorio éxito, incluso las orificios, complicadas y costosas máquinas de los buques de guerra y de los grandes vapores trasatlánticos.

En resumen, para el fomento de la construcción de buques de pequeño tonelaje, no hay más medio, conforme se ha indicado anteriormente, que la devolución de derechos ó las adiciones temporales en el modo antes expuestos ó sea devolución de derechos y primas a partir de buques de 10 toneladas é inclusión en la partida 537 del arancel de importación de todo buque ó aparato flotante de menos de 200 toneladas (2,83 metros cúbicos) y por lo que respecta a la construcción de buques de más de 200 toneladas, proponemos como eficaz medio para fomentarla, sin perjudicar al comercio y a la industria naviera, que debe estar en condiciones de luchar con la extranjera, la siguiente tarifa:

DERECHO DE ABANDERAMIENTO Buque de nueva construcción ó saliendo del astillero extranjero 0'00 pesetas. Buques de 1 a 3 años de existencia 25 ídem por tonelada.

Id. de 3 a 5 id. de id. 75 íd. id. Id. de 5 a 7 id. de id. 125 íd. id. Id. de 7 a 9 id. de id. 175 íd. id. Id. de 9 a 11 id. de id. 225 íd. id.

Y así sucesivamente cargando veinticinco pesetas por año hasta llegar a los 30 años, que será el tipo máximo. Con esta escala de imposición tendremos que los precios dados por los constructores navales españoles, al ser comparados con los de los barcos extranjeros saliendo del Astillero, impedirán al naviero español caer en la tentación de adquirir buques viejos en competencia con los de nueva construcción del País.

Este es el único modo eficaz de favorecer la construcción naval en España, pues los Astilleros Españoles pueden equiparar sus precios a los de los Astilleros extranjeros, contando con el beneficio de las primas, pero jamás podrán competir ni sostenerse al comparar sus precios con los barcos viejos ó de derecho, que son los que adquieren los navieros españoles, salvo honrosas excepciones.

Con esto se logrará cuando menos que la marina mercante española tenga buenos y modernos barcos, aunque sean de construcción extranjera y algo nabremos ganado. Por otra parte no podrán quejarse los navieros españoles, ya que con las medidas que proponemos, podrán adquirir sin pago de derecho alguno de adelantamiento cualquier buque recién salido de los astilleros extranjeros y habrán terminado de una vez las reiteradas quejas contra los tan asendereados derechos de abanderamiento.

De esta manera también por poco que sea el patriotismo de los navieros españoles, claro es que encargarán los buques de que han de servirse, a nuestras casas constructoras y a los talleres nacionales. Por todo lo expuesto: Suplico a V. S. que admitiendo esta instancia y previo informe de la Junta de Aranceles y valoraciones se sirva tener presentes las indicaciones contenidas en la misma al reformar el arancel aprobado por Real decreto de 23 de Marzo último.

Gracia que espera merecer de V. E. - Madrid 30 de Abril de 1905. - Astilleros Baren, Ca a Antúnez, Barcelona. Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.

ma de Barcelona, los Astilleros del Nervión de Bilbao, la casa Baren de Barcelona y otras han construido numerosas máquinas y calderas para la Marina con satisfactorio éxito, incluso las orificios, complicadas y costosas máquinas de los buques de guerra y de los grandes vapores trasatlánticos.

En cambio el duque de Veragua ofreció un toro por el precio que el Gobierno quisiera, y los Sres. Miura, Martín (D. Anastasio) y Hernández (D. Esteban) se han apresurado a satisfacer la demanda.

En las cuadrillas no ha habido la menor dificultad.

FIESTAS OFICIALES El ministro de la Gobernación manifestó esta mañana que con motivo de la boda del Rey habrá tres días de fiesta oficial el 31 de Mayo y los 1.º y 2 de Junio.

Sobre este asunto tratará el Consejo de ministros para prevenir el caso de que los empleados del Estado cobren sus haberes con el retraso de tres días.

REGALO DE LAS DIPUTACIONES Los representantes de las Diputaciones han nombrado una ponencia para abrir una suscripción y hacer un regalo a S. M. con motivo de la boda en nombre de aquellas corporaciones

FUEGOS ARTIFICIALES Los fuegos de artificio se quemarán en los sitios ya destinados, durante las noches del 31 del actual y del 1 y 2 de Junio próximo.

ULTIMANDO DETALLES Los Sres. Ruiz Jiménez y Vincenti estuvieron ayer mañana en Palacio conferenciando extensamente con S. M. el Rey para ultimar los detalles de la carrera que han de seguir las reales comitivas en el acto de la boda.

El itinerario es el mismo que publicamos hace días.

EMBAJADOR CHINO S. M. el Emperador de China ha designado para representarle en la boda del Rey, y en carácter extraordinario, a su Embajador en Londres, Chang.

Este distinguido diplomático se encuentra ya en esta corte.

UN CONCURSO El Centro del Ejército y de la Armada abre concurso público para la construcción de una tribuna en el Campamento de Carabanchel con destino a presidenciar la próxima revista militar.

El pliego de condiciones se hallará de manifiesto en la secretaría de dicha Sociedad (plaza del Angel, 8), todos los días hasta el 18 del actual, a las ocho de la noche, a cuya hora quedará cerrado el concurso.

II El galeón «San Pedro Martir», que arbolaba el fiero pendón de Valdeorras, se batía desesperadamente; en la extensión inmensa de aquel mar sin límites resonaban horribidos como truenos los cañones y carronadas de las galeras contentiditas.

Por los escobones é imborrables de éstas se escapaban chorros de sangre negra. El día era espléndido; el sol de la línea, bajo la cual se libraba la batalla, así maba en el cielo para ver la matanza y reflejaba en las aguas su magnífica luz. Por el horizonte apareció un bando de aterradas ballenas. Algunos tiburones se zambullían en espantosos saltos para alcanzar a los horridos que caían a bordo. Un penacho de humo lo envolvió todo. El espectáculo era grandioso sobre toda ponderación.

La cubierta del «San Pedro» se anagaba en sangre; de pie sobre el castillo, al aire la toledana hoja que heredó de sus padres, estaba D. Fadrique, fiero y altivo como un dios de la guerra; a su lado pálido, huido, insensible a todo desfallecimiento de pavora Nuno.

De pronto rasgando los nubarrones de humo y fuego, vio el quitado escudero, surgir una mole inmensa que se le iba encima con espantosa rapidez. -Luego, un violento choque le derridó a cubiertas; rugió el buque desde quita a pacita; las cañoneras gimieron como heridas, y salvajes gritos, mudados en una lengua extraña, respondieron a su jay! de angustia.

¡Van á entrarlos al aborajá! -¡Van á cogernos vivos! -sintió rugir a D. Fadrique, y cuando quiso levantarse y ver lo que no estaba a su lado, había desaparecido. Viéndose solo quiso hacer valer la ocasión para ausentarse de aquel sitio, el mas visitado por la muerte, y huir, escudarse, pero una sombra le detuvo. Era D. Fadrique que volvía. Desencajado, pálido y fiero al mismo tiempo, dos lágrimas bajaban silenciosas por su cara de bronce, su espada desnuda dibujaba rastros de sangre roja y aun caliente.

Nuno -dijo, - Acabo de dar á tu ama el último beso; á ruego suyo la he mandado al cielo -y al decir esto un pelotón de lágrimas bajaron á reforzar á las dos primeras. -Allí iremos también nosotros si no nos lo impiden nuestras culpas. - Toma, -y al decir esto se inclinó y alcanzó la en-

comunicación de la Marina con satisfactorio éxito, incluso las orificios, complicadas y costosas máquinas de los buques de guerra y de los grandes vapores trasatlánticos.

En resumen, para el fomento de la construcción de buques de pequeño tonelaje, no hay más medio, conforme se ha indicado anteriormente, que la devolución de derechos ó las adiciones temporales en el modo antes expuestos ó sea devolución de derechos y primas a partir de buques de 10 toneladas é inclusión en la partida 537 del arancel de importación de todo buque ó aparato flotante de menos de 200 toneladas (2,83 metros cúbicos) y por lo que respecta a la construcción de buques de más de 200 toneladas, proponemos como eficaz medio para fomentarla, sin perjudicar al comercio y a la industria naviera, que debe estar en condiciones de luchar con la extranjera, la siguiente tarifa:

DERECHO DE ABANDERAMIENTO Buque de nueva construcción ó saliendo del astillero extranjero 0'00 pesetas. Buques de 1 a 3 años de existencia 25 ídem por tonelada.

Id. de 3 a 5 id. de id. 75 íd. id. Id. de 5 a 7 id. de id. 125 íd. id. Id. de 7 a 9 id. de id. 175 íd. id. Id. de 9 a 11 id. de id. 225 íd. id.

Y así sucesivamente cargando veinticinco pesetas por año hasta llegar a los 30 años, que será el tipo máximo. Con esta escala de imposición tendremos que los precios dados por los constructores navales españoles, al ser comparados con los de los barcos extranjeros saliendo del Astillero, impedirán al naviero español caer en la tentación de adquirir buques viejos en competencia con los de nueva construcción del País.

Este es el único modo eficaz de favorecer la construcción naval en España, pues los Astilleros Españoles pueden equiparar sus precios a los de los Astilleros extranjeros, contando con el beneficio de las primas, pero jamás podrán competir ni sostenerse al comparar sus precios con los barcos viejos ó de derecho, que son los que adquieren los navieros españoles, salvo honrosas excepciones.

Con esto se logrará cuando menos que la marina mercante española tenga buenos y modernos barcos, aunque sean de construcción extranjera y algo nabremos ganado. Por otra parte no podrán quejarse los navieros españoles, ya que con las medidas que proponemos, podrán adquirir sin pago de derecho alguno de adelantamiento cualquier buque recién salido de los astilleros extranjeros y habrán terminado de una vez las reiteradas quejas contra los tan asendereados derechos de abanderamiento.

De esta manera también por poco que sea el patriotismo de los navieros españoles, claro es que encargarán los buques de que han de servirse, a nuestras casas constructoras y a los talleres nacionales. Por todo lo expuesto: Suplico a V. S. que admitiendo esta instancia y previo informe de la Junta de Aranceles y valoraciones se sirva tener presentes las indicaciones contenidas en la misma al reformar el arancel aprobado por Real decreto de 23 de Marzo último.

Gracia que espera merecer de V. E. - Madrid 30 de Abril de 1905. - Astilleros Baren, Ca a Antúnez, Barcelona. Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.

LAS FIESTAS REALES EL TAPIZ DE LA PLAZA Han llegado á Madrid los jardineros de la Orotova que han de ejecutar el tapiz que se tenderá sobre la arena de la Plaza de Toros el día en que se verifique la corrida regia.

Este tapiz no será de flores enteras, cosa facilísima de hacer y que no tendría nada de particular, sino de pétalos de flores, en que no entrarán más que los de geráneos y rosas del tamaño más pequeño que se encuentre.

Como el redondeo de la plaza mide 64 metros de diámetro, el tapiz no cubrirá toda su superficie.

El fondo del tapiz de pétalos se formará con 500 toneladas de brezo.

LOS TOROS Decía ayer mañana el ministro de la Gobernación que en la corrida regia no se correrán los toros anunciados á causa de que un ganadero se ha negado á facilitar el que se le pedía, naturalmente pagándole bien. Ese ganadero es el marqués de Saltillo.

«César» si no se presentaba alguna dificultad insuperable que lo impidiese. Arregladas así las cosas, el vicealmirante declaró que se iba á marchar. Casulero y los otros asistentes habían preparado lo necesario para desalojar, y ya no quedaba más que despedirse personalmente de los habitantes de la casa.

La despedida de los baronets fué afectuosa, porque el interés que ambos sentían en que Wycherly triunfara, los había hecho intimar hasta cierto punto, y tal consideración había dispuesto á Sir Reinoldo á pasar por alto las opiniones del marino en sentido Whig. Dutton y las damas se marcharon al mismo tiempo, siguiendo á pie con Sir Gervasio hacia el promontorio.

Una persona de la importancia de Sir Gervasio no podía dejar el techo que lo había cobijado sin escolta que lo acompañase hasta el embarcadero. Buewater fué con él para aclarar cualquier pequeña dificultad del servicio que á uno ú otro pudiera ocurrirse en el último momento, y Wycherly se unió á la partida, en parte por respeto al almirante, y principalmente por estar cerca de Mildred. Iban además, Atwood, los médicos, Mr. Rotherham y dos ó tres asistentes. Lord Godofredo, por último, formaba parte de la comitiva, aunque ya se

sabía que su buque no había de salir aquel día. En el momento en que salían por la puerta del parque para tomar la calle del pueblo, se oyó un cañonazo, el que siguieron pronto otros. En lo alto de los masteleros que se distinguían por entre los picachos de las rocas, aparecieron en seguida varias banderas, conetas y gallardetes que flameaban al impulso del viento, y eran las señales llamando los botes de la escuadra. Todo el mundo estaba en movimiento, y nunca había presenciado el lugar de Wycheconbe una escena semejante de confusión y actividad.

Marineros medio ébrios eran arrastrados hacia los botes, por grumetes, como si fueran puercos, no menos disgustados en irse, que temerosos en quedarse. Trozos grandes de carne conducidos al embarcadero en carretones y angarillas, eran poco después izados de las vergas de los navios, mientras que el acopio de huevos, mantecas, aves, carneros, ovejas, corderos y vacas, amenazaba cejar exhausto todo el contorno. Los almirantes y sus compañeros atravesaron este tropel de hombres y animales, recibiendo sodazos de los campesinos atareados y saludos respetuosos de todos los que pertenecían á la escuadra, los cuales se echaba á un lado para hacerles paso; y así

continuaron hasta llegar al punto en que se dividían los caminos que conducían á las penas y al interior. El vicealmirante se volvió entonces al único guardia marina presente, y saludándole cortesmente como si le repugnara ocupar á un joven franco de servicio, le dijo:

-Lord Godofredo, hacedme el favor de ir al embarcadero y ver si está atracada mi falúa. El encargado de la embarcación me halará en la vigia de señales.

El adolescente obedeció con presteza, y aquel hijo de un duque inglés, que por muerte de su hermano mayor llegó á ser duque á su vez, fué á desempeñar un servicio que entre caballeros, en tierra, podría haber sido temido por servil; ejecutándolo con tanto interés como si la comisión le proporcionasen alguna honra.

Con estos artificios y otros similares, es como Inglaterra llegó á poseer una marina que ha llevado á término tantos hechos memorables; pues que se cuidaba ante todo de que los que habían de mandar supiesen primero obedecer; lección utilísima para todos en general.

Mientras el guardia marina iba á ver si estaba la falúa, los dos almirantes se paseaban sobre la meseta, uno al lado del otro, discutiendo las futuras operaciones; y cuando

88 i olletín del DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

obligarme á permanecer en tierra, en visperas de un combate naval? Sinceramente espero y confío en que alteraréis la última determinación y mantendréis la primera.

-Olvidáis vuestros intereses propios ó importantes... tened en cuenta que para la ley, la posesión es lo principal.

-Ya tenía conocimiento de esa formalidad, precisamente me hallaba discutiendo el caso con Sir Reinoldo y Mr. Furlong, cuando recibí vuestro aviso. Dicon esos señores que puede tomarse posesión del fondo, lo mismo en persona que por delegado,

y en tal supuesto pienso aprovechar ese recurso.

-El cadáver del hermano de nuestro abuelo, último jefe de vuestra familia, está de cuerpo presente y es justo que su inmediato sucesor presencie sus honras fúnebres.

-También nos hemos ocupado de eso. Sir Reinoldo se ha prestado graciosamente á representarme; además, es probable que antes de cuarenta y ocho horas tenga lugar el encuentro con monsieur de Vervillin, en tanto que el entierro de mi tío no se hará ciertamente hasta de aquí á ocho ó diez días.

-Veo que habéis calculado bien todas las eventualidades, señor -dijo sonriéndose Sir Gervasio.-¿Qué os parece, Buewater, de esto?

-Dejadlo á mi cuidado, que ya veré lo que se ha de hacer. Vos saldréis como unas veinticuatro horas antes que yo, de modo que hay tiempo para meditarlo más; Sir Wycherly puede estar conmigo en el «César» durante el combate, ó trasbordarse al «Plantagenet» cuando nos encontremos.

Después de esta ligera transacción, Sir Gervasio que le gustaba que todos estuviesen contentos, accedió al proyecto y quedó resuelto que Wycherly se embarcaría en el

«César» si no se presentaba alguna dificultad insuperable que lo impidiese.

Arregladas así las cosas, el vicealmirante declaró que se iba á marchar. Casulero y los otros asistentes habían preparado lo necesario para desalojar, y ya no quedaba más que despedirse personalmente de los habitantes de la casa.

La despedida de los baronets fué afectuosa, porque el interés que ambos sentían en que Wycherly triunfara, los había hecho intimar hasta cierto punto, y tal consideración había dispuesto á Sir Reinoldo á pasar por alto las opiniones del marino en sentido Whig. Dutton y las damas se marcharon al mismo tiempo, siguiendo á pie con Sir Gervasio hacia el promontorio.

Una persona de la importancia de Sir Gervasio no podía dejar el techo que lo había cobijado sin escolta que lo acompañase hasta el embarcadero. Buewater fué con él para aclarar cualquier pequeña dificultad del servicio que á uno ú otro pudiera ocurrirse en el último momento, y Wycherly se unió á la partida, en parte por respeto al almirante, y principalmente por estar cerca de Mildred. Iban además, Atwood, los médicos, Mr. Rotherham y dos ó tres asistentes. Lord Godofredo, por último, formaba parte de la comitiva, aunque ya se

sabía que su buque no había de salir aquel día. En el momento en que salían por la puerta del parque para tomar la calle del pueblo, se oyó un cañonazo, el que siguieron pronto otros. En lo alto de los masteleros que se distinguían por entre los picachos de las rocas, aparecieron en seguida varias banderas, conetas y gallardetes que flameaban al impulso del viento, y eran las señales llamando los botes de la escuadra. Todo el mundo estaba en movimiento, y nunca había presenciado el lugar de Wycheconbe una escena semejante de confusión y actividad.

Marineros medio ébrios eran arrastrados hacia los botes, por grumetes, como si fueran puercos, no menos disgustados en irse, que temerosos en quedarse. Trozos grandes de carne conducidos al embarcadero en carretones y angarillas, eran poco después izados de las vergas de los navios, mientras que el acopio de huevos, mantecas, aves, carneros, ovejas, corderos y vacas, amenazaba cejar exhausto todo el contorno. Los almirantes y sus compañeros atravesaron este tropel de hombres y animales, recibiendo sodazos de los campesinos atareados y saludos respetuosos de todos los que pertenecían á la escuadra, los cuales se echaba á un lado para hacerles paso; y así

continuaron hasta llegar al punto en que se dividían los caminos que conducían á las penas y al interior. El vicealmirante se volvió entonces al único guardia marina presente, y saludándole cortesmente como si le repugnara ocupar á un joven franco de servicio, le dijo:

-Lord Godofredo, hacedme el favor de ir al embarcadero y ver si está atracada mi falúa. El encargado de la embarcación me halará en la vigia de señales.

El adolescente obedeció con presteza, y aquel hijo de un duque inglés, que por muerte de su hermano mayor llegó á ser duque á su vez, fué á desempeñar un servicio que entre caballeros, en tierra, podría haber sido temido por servil; ejecutándolo con tanto interés como si la comisión le proporcionasen alguna honra.

Con estos artificios y otros similares, es como Inglaterra llegó á poseer una marina que ha llevado á término tantos hechos memorables; pues que se cuidaba ante todo de que los que habían de mandar supiesen primero obedecer; lección utilísima para todos en general.

Mientras el guardia marina iba á ver si estaba la falúa, los dos almirantes se paseaban sobre la meseta, uno al lado del otro, discutiendo las futuras operaciones; y cuando

continuaron hasta llegar al punto en que se dividían los caminos que conducían á las penas y al interior. El vicealmirante se volvió entonces al único guardia marina presente, y saludándole cortesmente como si le repugnara ocupar á un joven franco de servicio, le dijo:

condida mecha que un artillero muerto, conservaba aún en sus crispados dedos, y se la alargó a Nuño.—Toma—repitió—ve hasta el panel de pólvora y déjala sobre un barril abierto. Yo aguantaré al contrario mientras bajas.

Aturdido oyó Nuño la espantosa arenga; inmóvil quedó al comprender el alcance de la terrible orden... Así hubiera permanecido si su amo, de un empujón violento, no le hiciera bajar de bruces la escalera de la Santa Bárbara.

Insensible, inconsciente como un idiota, quedó allí empujando trémulo la encendida mecha. Un rayo de inteligencia penetró en su cerebro: ¿Qué iba a hacer? ¿a segar su vida con sus propias manos?... ¡Horror! É hizo un movimiento para apagar la mecha, cuando una voz bronca atronó el barco: ¡Clavad el pabellón...! ¡No queremos cuartel! ¡Viva el Rey! ¡Viva España! era la voz de don Adrián.

Nuño oyó aquel viva; una reacción estupefanda, decisiva, se operó en el ánimo del miserable. Una nube de sangre oscureció su vista; un volcán de fuego, abrasó sus venas. Por primera vez se sintió bueno y héroe.

¡Viva...! respondió con voz ostentórea, y la encendida mecha cayó sobre un barril de pólvora...

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

Desde Ferrol

14 Mayo

Noticias de Marina.—Del Departamento

Sanidad.—Fue pasaportado para Pontevedra y La oruña, en uso de anticipo de dos meses de licencia por enfermo el médico mayor D. Evaristo Casares Tejedor.

Condestables.—Se recibió real despacho del primer teniente de Artillería graduado, expedido á favor del segundo condestable D. Agustín Vinatea Roselló.

Contramaestros.—Desembarca del cañonero «Marques de Molins» el tercero Ramón Rodríguez Aubón, embarcando en su relevo el de igual clase Eugenio Fernández Rodríguez.

TEATROS

COMEDIA

El viernes se verificará en este teatro una escogida función, por la compañía de M. Galipaux, poniéndose en escena las siguientes obras: *Aux omnibus de la Trinité*, ópera en un acto de la villa parisiana; *Do re mi fa sol*, comedia en un acto, de Galipaux; monólogos por Galipaux, y canciones y duos por Simón Max y Mlle. Erel Razzia, y además *Le mu-t*, ópera de Galipaux, música de Em Pessard.

El sábado, turno par, se representará el *vaudeville* en tres actos *La guelle du loup*, y el monólogo de Galipaux, *L'existence*.

ZARZUELA

Hoy se despiden del público las bellas y elegantes artistas, Mlle. Jane Delonde, cupletista francesa, y Mlle. R. D'Unhorn, bailarina y cantante húngara, que tantos aplausos han obtenido en este teatro.

Mañana jueves, en segunda sección, se ve, rificará el estreno de la zarzuela en un acto dividido en tres cuadros original de aplaudidos autores, titulada *La gruta del Ezo*.

CENTRAL KURSAAL

En obsequio á los forasteros que han venido á Madrid, la empresa prepara variados programas en los que figuran los extraordinariamente aplaudidos cuartetos Las Nadadoras y El Entoutous, la Sidiggiall, que estos días han puesto en escena un *es-vo-ilk* en extremo artístico y la incomparable Camargo, que con la hermosa cantante Gabri Fernou, que obtienen todas las noches merecidas ovaciones en el *reude-voos*, *Pierrot avant le bal*.

LA FORNARINA

Hoy se pone á la venta un libretto, preciosamente editado, con varios retratos de la genial artista, su biografía y la letra de sus canciones.

MARTIN

(Eden Concert Madrileño).—El inteligente empresario Sr. Jiménez Beotón ha conseguido ofrecer al público un espectáculo de variedades completo y sugestivo, constantemente renovado.

Entre las atracciones figura la encantadora y desventurada Luzbellina, una de las competidoras españolas de más gracia y travestida, que con sus picarones canciones, sus gestos intencionados y su belleza soberana, produce en el auditorio verdadero entusiasmo, traducido en calurosas ovaciones.

Con la hermosa Luzbellina comparten los aplausos del público, cada noche más numeroso, artistas tan excelentes como Pilarcilla, Ha-hi-cha, Madrigaly, Jackson y miss Lucie, y las ingeniosas nermanas Puchol, que han debutado últimamente con gran éxito.

ROMEA

Esta semana se preparan grandes novedades.

El jueves estreno de la zarzuela en un acto, original de D. Pío Roca, *La pieza de moda*, de la que tenemos inmejorables referencias, y *Adapt* de los notables artistas *The U-nadians*, que recientemente han trabajado con éxito en el circo de Parish. El viernes presentación de la famosa cupletista francesa, Mag la Inca.

La Gaceta

La de hoy contiene las disposiciones siguientes: Estado.—ancillería.—Disponiendo que la Corte de vista de loto durante los días que se expresan, por el fallecimiento de S. A. R. la Princesa Luísa Carolina de Dinamarca, de S. A. R. el Príncipe Schaumbourg-Lippe y de S. A. R. la Princesa Federica Carlos de Prusia.

Hacienda.—Reales decretos de personal. Gobernación.—Reales decretos concediendo nacionalidad española á los súbditos marroquíes que se expresan.

Otro aprobando el presupuesto adicional formulado por la Dirección general de la Guardia civil para la terminación del cuartel que se construye en esta corte con destino al alojamiento del 4.º regimiento de dicho instituto.

Gracia y Justicia.—Real orden convocando á oposiciones para cubrir las vacantes que existen

de directores é inspectores del Cuerpo de Prisiones. Hacienda.—Real orden declarando que el tipo medio del cambio durante la primera quincena del mes actual ha sido el de 11'33 por 100, correspondiendo una reducción de 10 por 100 en las liquidaciones de derechos que para su pago en oro se efectúan en las Aduanas.

Fomento.—Real orden confirmatoria de una multa impuesta á la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España por retraso de un tren. Dirección general de Obras públicas.—Anunciando haberse solicitado la concesión de un tranvía eléctrico en San Cristóbal de la Laguna.

Aprobando el proyecto de reparación del puente de piedra de Zamora y autorizando se ejecuten las obras por administración.

Información de Marina

Una gran cruz

El ministro de Marina puso á la firma de S. M. un decreto concediendo la gran cruz blanca del Mérito Naval al vicealmirante D. Ricardo Fernández y Gutiérrez de Cobis.

La fuerza de desembarco

Las fuerzas de desembarco de la Escuadra que vendrán á Madrid para asistir á la revista militar forman un contingente de unos mil hombres con sus piezas Wickers. Mandarán estas fuerzas el jefe de Estado Mayor de la Escuadra capitán de navío don Román López Cepeda.

Se alojaron en el campamento de Carabanchel. Se ha desistido de traer á Madrid los aprendices marineros de la corbeta «Villa de Bilbao».

Preparando el alojamiento

En el ministerio de Marina estuvieron esta mañana conferenciando con el general Concas el Sr. Moret, y momentos después de retirarse éste el subdirector de los Reales palacios Sr. Palomino y el director de la Real fabrica de tapices Sr. Suñic.

Estas visitas tenían por objeto examinar las habitaciones destinadas para que en ellas viva la familia Real las galas nupciales y apreciar el decorado y mueblaje que es necesario llevar á ellas.

Acordóse habilitar con dicho fin los despachos del ministro y del subsecretario y la sala de ayudantes, cuyas habitaciones se ahajarán con tapices y muebles de la Real Casa.

La Comisión de Comunicaciones marítimas.

Para formar parte de esta Comisión ha sido designado el teniente de navío de 1.ª clase D. Adolfo Navarrete y Alcazar.

Cuerpo Administrativo.

Se ha concedido la gratificación de efectividad por llevar diez años en sus actuales empleos, á los Contadores de Fragata don Francisco Sáenz y Sievert, D. Rafael Calvo y Pino, D. Luis Vidogain y Gonzalez, D. Ramón Pery y Lazaga, D. Alfonso Siles y Badias, D. Tomás Carlos Roca Roma, don Juan Gomez y Garcia, D. Romualdo Casal y Coriés, D. Ramón de Pando y Pedrosa y D. Juan Rivera y Atienza.

El Contador D. José Carreras se le concede cuatro meses de licencia por enfermo para Madrid y Cartagena.

Movimiento de buques

Fondearon en Cádiz el «Don Alvaro de Bazán» que ha bajado al Arsenal y en Bilbao el «Marqués de Molins».

El cañonero «Infanta Isabel» llegó á Cádiz y salió para la Carraca.

El «Destructor» ha salido de Cádiz para Cartagena.

La sociedad Editorial de España

Nuestros estimados colegas *El Imparcial* y *El Liberal* dan hoy la noticia de haber quedado constituida la «Sociedad Editorial de España» (el *trust* de que tanto venía hablando) con un capital de diez millones de pesetas, representadas por 10.000 acciones de á mil pesetas cada una.

Es poseedora de los periódicos. *El Imparcial*, *El Liberal*, *Heraldo de Madrid*, *El Liberal* de Sevilla, *El Liberal* de Barcelona, *El Liberal* de Bilbao, y *El Liberal* de Murcia.

Se propone ampliar su acción editorial con otras publicaciones graficas, literarias, científicas, bibliotecas populares, de recreo y cultura, etc., etc. El Comité ejecutivo de la Sociedad Editorial de España le componen.

D. Miguel Moya, presidente. D. José Ortega Manilla, vicepresidente. D. José Gasset y Chindilla, secretario, D. Antonio Sacristan y Zavaia, inspector gerente.

Han sido nombrados directores de los periódicos mencionados los señores siguientes:

De *El Imparcial*: D. Luis López-Ballesteros. De *El Liberal*, D. Alfredo Vicenti. De *Heraldo de Madrid*: D. José Francos Rodríguez. De *El Liberal*, de Sevilla: D. Alfredo Murga. De *El Liberal*, de Barcelona: D. Darío Pérez. De *El Liberal*, de Bilbao: D. Eladio Albéniz; y De *El Liberal*, de Murcia: D. Mariano Perni.

Los organizadores de la nueva Sociedad declaran que no se fundan para monopolizar la influencia de la prensa política, para reducir á un centro común de acción las campañas de sus periódicos, ni para favorecer negocios ni intereses de ninguna Empresa ó Sociedad mercantil.

El Imparcial, *El Liberal* y *El Heraldo de Madrid*, periódicos que pertenecen á la «Sociedad Editorial de España», conservarán su actual fisonomía, su tradicional carácter, y la representación que les es propia en los distintos maticos de la opinión liberal.

Mucho celebraremos que los distinguidos periodistas, fundadores de la «Sociedad Editorial», vean realizados todos los propósitos que les animan.

Desde San Fernando

14 Mayo

Noticias de marina.—Del Departamento

Se traslada al interesado el Real decreto ascendiendo á capitán de navío quedando en reserva, el Sr. D. Manuel Montero.

Remítase al subsecretario del Ministerio instancia del teniente de navío D. Juan L. de María solicitando á dos meses de licencia por enfermo. Noticiase al intendente é interesado el ascenso del teniente de navío de 1.ª Sr Moreno Guerra, y el del alférez de navío D. Alfonso Bolin.

—A la comandancia de Marina de Algeciras se traslada real orden nombrando comandante de Marina de dicho puerto al capitán de fragata don Francisco Escudero.

—Noticiase al capitán de fragata Sr. Moreno Guerra, queda en la situación de «excedente forzoso».

—A la intendencia para informe se remite instancia del aprendiz de buzo D. Mig. el Garcia, solicitando abono de diferencias de sueldo.

—A la ayudantía de Marina de esta ciudad se remite instancia del tutor de los menores huérfanos del escribiente delineador Sr. Francisco Galiano, en solicitud de pagas de toca para que una un certificado.

Noticiase al Intendente haberse concedido residir en Cádiz y cobrar por la Habilitación de la comandancia de Marina, al comandante don Eusebio Sanmartín.

—Al subsecretario del ministerio se manifiesta haber concedido permiso para residir en el Brasil al soldado licenciado Diego Vegas; se remite instancia del cabo D. Rafael Trabada solicitando acogerse á la Real orden de 24 de Marzo que da al ascenso á esta clase en un 25 por 100.

—Para Alicante en situación de segunda reserva fué pasaportado el cabo D. Nicolás Marcet.

Buques de guerra

Por la Capitanía general se telegrafió al cañonero de primera clase «Infanta Isabel», para que venga á Cádiz con objeto de proveerse de carbón y recoger diez soldados de infantería de marina, que ha de conducir á Cartagena.

—En el servicio de guarda-costas en la de Africa, será reemplazado dicho buque por el «Destructor».

SINIESTROS MARITIMOS

Telegrafían de Burdeos que el vapor ruso «Leo» chocó con el velero italiano «Teressina», cerca de Gaviella.

El «Teressina» se fué á pique, ahogándose diez hombres.

Tres barcos de vela alemanes que navegaban por el mar del Norte, fueron sorprendidos por una tempestad, yéndose á pique. Los tripulantes, que componían un total de 73 hombres, han muerto ahogados.

EN LA PLAZA

La novillada de ayer.—Matadores: Corchaito, M. moleto, Bombita III y Relampaguito.—Ocho toros de Concha y Sierra.

Lo des pacible del día, y sobre todo, las grandes corridas que hay en perspectiva entre las que desucenia la organizada para mañana por la Asociación de la Prensa, quita ron mucho público á la novillada de ayer, y al comenzar la corrida solo unos dos tercios de la plaza aparecían ocupados.

Yo esperaba una corrida muy arregadita y confieso que vi defraudadas mis esperanzas.

La señora doña Celsa Fontfede envió un ganadito que ¡yal ¡yal!, y los matadores no estuvieron tampoco á la altura que su nombre prometía.

Corchaito estuvo valiente en su primer toro y pesadísimo y bastante desconfiado en el segundo. En el momento supremo se hizo apaudir por su valentía.

Manolete toda la tarde estuvo hecho un gran torero, y para él fueron las ovaciones por su valentía, por sus hechuras y por el conocimiento que demostró de los toros.

Bombita estuvo desgraciadísimo en su primer toro, y más desgraciado aún en el segundo, que le causó una herida contusa de cuatro centímetros de extensión y dos de profundidad en la región inguinal izquierda.

Relampaguito estuvo en sus dos toros tan ignorante como siempre, con la agravante de que aquello que decía que se traía á la hora de matar, no lo vimos en toda la tarde. ¡Qué manera de echarse fuera!

ALEGRÍA.

La conquista del Polo

Walter-Wellman y su globo dirigible

Walter-Wellman, que por dos veces ha visitado ya las regiones polares, ha desembarcado en Plymouth, procedente de Nueva York, con objeto de ultimar en Inglaterra sus planes de expedición al polo Norte.

En Junio próximo el intrépido astronauta establecerá su centro de operaciones en el Spitzberg, dedicando la última quincena de Julio á practicar ensayos de navegación aérea.

El globo estará provisto de aparatos de telegrafía sin hilos, pudiendo de esta manera los expedicionarios conservar comunicación con el Spitzberg y con Hammerfest (Noruega), durante todo el curso del viaje polar. La barquilla, que será de grandes dimensiones, dará cabida á cinco hombres, un trínco automóvil completo, y provisiones para setenta y cinco días.

Wellman ha hecho las siguientes declaraciones á un corresponsal de *New York Herald*.

«En nuestras provisiones contamos con que la expedición dure más de dos años. El vapor «Fritthjof», á cuyo bordo realizaremos parte del viaje, está alquilado para ese período de tiempo. En el caso de que, á mi juicio, esté la tripulación suficientemente ejercitada en la fatigas árticas al cabo del año corriente, emprenderé inmediatamente el viaje al Polo, para en el caso contrario, y deseando ante todo evitar un fracaso, aplazaré mi exploración hasta el próximo año».

EN PRO DE LOS TUBERCULOSOS

Su Majestad la Riena, dando una prueba más de sus caritativos sentimientos y de sus vehementes deseos de aliviar en lo posi-

ble la situación de los pobres y enfermos, ha acogido bajo su regia protección el Dispensario antituberculoso de Madajd, y ha nombrado le Junta directiva del mismo.

Presidenta de ella es Su Majestad la reina; vicepresidente, la condesa viuda de Torroñ; tesorera, marquesa de la Mina; vice-secretaria, condesa de Torre-Arias; secretaria, duquesa de Sotomayor, y vicesecretaria condesa de Soláfani.

Vocales: marquesa de Aguilar de Campóo, condesa viuda de Higuera, marquesa viuda de Hoyos, doña Dolores de Primo de Rivera de Loygorri, marquesa de Martorell, condesa de Albiz, marquesa de Aguila Real, marquesa de Montalvo, doña Emilia Gamir, marquesa de Navarres, doña Candelaria Ball de Padilla y doña Rosario Rodero de Verdes Montenegro, señora del director del Dispensario.

Información política

Consejo en Palacio

El Consejo de ministros celebrado esta mañana en Palacio, presidido por S. M. el Rey, ha carecido de interés.

Duró unos quince minutos, empleando este tiempo el Sr. Moret en informar á Su Majestad de los sucesos más salientes de política interior desarrollados en el trascurso de la semana última, y en hacer algunas consideraciones acerca de la agitación obrera que se observa en toda Europa, y especialmente en Italia, Francia, Alemania é Inglaterra.

S. M., terminado el discurso del Sr. Moret, firmó los siguientes decretos de Guerra.

Concediendo la Gran Cruz del Mérito Militar al académico de la Historia D. Ricardo Beltrán y Rózpide.

Disponiendo que cese en el mando de la segunda brigada de la octava división, por pasé á la reserva, el general D. Juan Tejada, y nombrando para sustituirle al de la misma clase D. Eustaquio Serres.

Estableciendo en las brigadas de Artillería de montaña los obreros pasteros contratados.

Conferencia

Una conferencia celebrada esta mañana por el ministro de la Gobernación con el señor Montero Rios ha sido muy comentada. Y todavía se ha comentado más el anuncio de que mañana conferenciará con el señor Montero Rios el Sr. Moret.

Dicese que en estas entrevistas se trata de la disolución de cortes.

Consejo aplazado

El Consejo de ministros que estaba anunciando para mañana en la Presidencia ha sido aplazado hasta el viernes.

A recibir á la Princesa Victoria

El día 25 llegará á la frontera la Princesa Victoria siendo casi seguro que á recibirla en representación del Gobierno vayan el señor Moret y el duque de Almodóvar del Río.

Combinación de gobernadores

El ministro de la Gobernación manifestó esta mañana que todavía no hay nada resuelto acerca de la combinación de gobernadores que viene preparando.

Sólo se sabe que que ésta será bastante extensa, pues alcanzará cuando menos á seis ú ocho provincias.

Entre éstas figura la de Sevilla, cuyo Gobierno está vacante por haber presentado la dimisión el Sr. López Ballesteros que lo desempeñaba, para encargarse de la dirección de *El Imparcial*.

Petición atendible.

Una comisión de expendidores de carnes acompañada por el Sr. Muniesa, ha visitado hoy al Sr. Moret para pedirle que durante el verano se permita los domingos el sacrificio de reses en el Matadero para el consumo público, en atención á que el excesivo calor precipita la descomposición, y es peligroso hasta para la salud pública el conservar las carnes muertas durante cuarenta y ocho horas como ahora ocurre.

Es de suponer que esta pretensión será atendida y aun creemos que la matanza no debía interrumpirse en el matadero en ningún día del año.

NOTICIAS

Hoy será recibido en audiencia particular, que tendrá lugar á las doce, por la Infanta Doña Isabel, el representante de Chile en España

Ha sido invitado el Sr. Gasset al banquete que los diputados por Orense van á dar á su presidente, que actualmente se encuentran en esta corte; este banquete carecerá en absoluto de carácter político.

El rey ha dado orden de que se suspendan las audiencias hasta después de su boda.

Obedece esta determinación á la necesidad que tiene el rey de dedicarse á los preparativos de un matrimonio.

En breve se verificará en Palacio la ceremonia de cubrirse como grandes de España los siguientes señores: Duque de Trím, duque de los Castillejos, duque de San Pedro de Galatino, duque de la Vega, duque de Medina Sidonia, marqués de arlanco, marqués de los Castellones, conde de Palma del Río, conde de los Llanos y Maristegui, hijo del conde de San Bernardo

Publicaciones

El Anuario

Acaba de terminarse y poner á la venta la Casa Bailly-Baillière é Hijos el *Anuario del Comercio para 1906*. Este importante libro, que cuenta veintinueve años de éxitos, supone para quien lo usa el auxiliar más eficaz de sus negocios. Todo el que quiere darse á conocer necesita saber quién le puede comprar, dónde ha de ir á buscar lo que desea, á quién le interesa dar á conocer su profesión; pues de todos estos datos encuentra el que consulta el *Anuario del Comercio Bailly-Baillière para 1906* un arsenal grandioso.

En el libro todas las clases sociales encuentran materia de consulta sobre cuanto puedan necesitar en direcciones oficiales y particulares, en datos de fabricación y producción, noticias diplomáticas, comercio industrial y parte oficial de España y de todas las Repúblicas donde se habla español, así como de Portugal y Filipinas,

En el *Anuario del Comercio Bailly-Baillière* se hace una descripción completa, no solamente de todos los pueblos de España por pequeños que sean, sino también de cada uno de los países que el *Anuario* comprende, en el que se dan datos de sumo interés en sus tres órdenes civil, militar y eclesiástico, y á más otros estadísticos geográficos, históricos vías de comunicación, producción y cuanto de interés encierren.

Y por último este libro da los nombres y apellidos de los habitantes de cada pueblo con indicación de sus profesiones y en algunas poblaciones, como en Madrid, Barcelona, Valencia, Lisboa, La Habana, etc., llega á tal grado de perfección en la relación que del nombre, apellidos, profesiones y domicilios de sus habitantes hace, que es imposible nada más completo.

En una palabra el *Anuario del Comercio Bailly-Baillière para 1906* es el único medio eficaz para poner en relación al mundo productor con el consumidor

Anteojos roca precisión

Únicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubose, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pidase el catálogo, que se da gratis.

Funciones para mañana

GRAN TEATRO.—Las campanadas.—La guardia amarilla.—El duque de la Africana.—Bohemios.

A las cuatro y media.—El monaguillo, Bohemios y Las Campanadas.

APOLO.—A las 8 y 1/2.—El maldito dinero.—El santo de la Isidra.—El pobre Valbuena.—El maldito dinero.

A las cuatro y media.—Los sobrinos del capitán Grant.

COMICO.—A las 8 y 1/2.—La Cocotero.—La taza de té. El arte de ser bonita.—El aire y El ratón.

A las cuatro y media.—La cocotero, El aire y La gatita blanca.

ESLAVA.—A las 8 y 1/2.—El corral ajeno.—El golpe de Retado.—El Recluta.—La ola verde.

PARISH.—A las nueve de la noche, se verificarán una variada función, tomando parte las focas jongleurs, Las fuentes luminosas. La caería sportiva; los gimnastas voladores Rainat. La gruta fantástica y toda la nueva compañía que dirige Mr. William Parish. Se despechan localidades en la contaduría de este coliseo.

SALON DE ACTUALIDADES.—A las nueve.—El vecino de ahí al lado.—La nieta de su abuelo. El brazo derecho. La tonta del capriote.

EDEN CONCERT MADRILEÑO (Teatro Martín).—A las ocho y media.—Gran compañía de variedades (Gran éxito) «El preservativo del rostro», y las hermanas Puchol duetistas sin rival. Todas las noches grandes atracciones y los incomparables Jackson y Lucie, La Madrigaly, Ha-Hi Cha, Mini Raquel, Angel Castro y otros.

Café servido por hermosas camareras. Tranvía gratuito presentando el billete del mismo al comprar la localidad.

CINEMATOGRAFO FRANCO-ESPAÑOL.—(Duque de Alba, 6.) Variación de programa todos los sábados. Películas novedad. Después de cada sección el transformista Rafael arcos

CENTR L KURSAAL.—A las nueve y media.—Comp. más internacional de variedades.—Las nadadoras y El Entoutous (éxitos coseales).—La Fornarina. El amargo. Roystones.—Pastora Imperio. Candelaria Medina.—Ikaella.—La Ramitos.—Mimi y Momi.—Clemente de Lyon.—La estrella eléctrica y otras atracciones. Escogido cuadro de baile español. Próximos debuts procedentes de París.

PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral) 125) Todos los días de 6 á 11. Siempre las mayores novedades, dos series distintas, cambios todas las semanas. El trío Alpino, los días festivos desde las tres.

ROMEA.—Todas las noches Gran éxito de espectáculo nuevo en Madrid. La troupe africana, con sus danzas tunecinas, argelinas y kábilas, presentando con absoluta propiedad, Carmen Díaz y las obras La cachunda, Bocas de la isla. El conejo automático.

CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL, En comienda, 16, entre Meaen de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematografos de Europa. Todos los días, desde las 6 de la tarde, variadas secciones tomando parte en ellas Ferry Walmar, de los Cubas y el célebre cantador flamenco el Mocheulo

PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO.—Gran colección de fieras. Exposición diaria, de siete mañana á anochecido

BOLSA DE MADRID

Table with 3 columns: Description of securities, DIA 14, DIA 16. Includes entries for Serie F, E, C, B, A, G y H.

Table with 3 columns: Description of securities, DIA 14, DIA 16. Includes entries for Serie F, E, C, B, A, G y H, and En diferentes series.

Table with 3 columns: Description of securities, DIA 14, DIA 16. Includes entries for Cédulas hipotecarias, Acciones del Banco de España, Banco Hipotecario, Banco de Castilla, Banco Hispano Americano, Banco Español de Crédito, Altos Hornos de Vizcaya.

Table with 3 columns: Description of securities, DIA 14, DIA 16. Includes entries for Comp. general Electric, Idem de Chamberi, Idem de la, obligaciones, Idem del Mediodía, Ferrocarriles Norte España, Idem oblig. de Valladolid Ariza, Idem Oest. 2.ª serie, privilegiada, Idem 8 Julio de Musques, acels., Idem acciones de M. & Z. y A., Idem id., 8.ª, Unión Española de Explosivos, Oblig. Diputación provincial.

Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Mayo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Ooruña, 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 Mayo saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cadiz, el vapor **Montevideo** 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 Mayo saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cadiz, el vapor **Antonio López** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Cojón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Guayma, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admite 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 Maracaibo, Caripano, Coro y Cumana con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 26 de Mayo de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **C. López y López** directamente para Génova, Fiume, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires

El día 3 de Mayo saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cadiz, el vapor **T. de Saruste** 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 Cadiz el vapor **M. L. Villaverde** directamente para Tanger, Casablanca, Mazagan, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y 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 Mayo saldrá de Barcelona y el 30 de Cadiz el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagan y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

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 esmerado, 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 expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Noticias 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 y 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.

COMPANÍA 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.

ó 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

ASTILLEROS del NERVION

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, y molcadores, 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 tracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fuegos, armaduras, etc

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS

Vda é Hijos de J. Barreras

INGENIEROS

VIGO

Constructores de vapores y lanchas para pesca
con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

Agentes generales en España, de **Plenty & Son Ltd. Newbury.**

Más de ciento veinticinco vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta casa.

ASTILLEROS

TALLERES MECÁNICOS DE CONSTRUCCION
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 solicitarlos.

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 que se pida.

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.

Estrada y Agacino—«La telegrafía sin hilos», segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con lo referente a los últimos adelantos de los sistemas alámbricos y inalámbricos; un apéndice con todas las estaciones costeras e instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905.

Rodríguez Martín (M. Abel)—«Mares territoriales». Estudio de derecho internacional referente a la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastre de aguas libres. Obra de gran utilidad. Lleva juicios y críticas sobre la manera de tratar este asunto por el autor, que suscribió 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 ó mas 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, sobre el correo ó letras de fácil cobro al director de la Biblioteca Marítima Nacional.

ANUARIO DEL COMERCIO

DE LA INDUSTRIA, DE LA MAGISTRATURA Y DE LA ADMINISTRACIÓN DE ESPAÑA

DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL (BAILLY-BAILLIERE)

PARA

1906

Año XXVIII de su publicación.

TRES VOLUMINOSOS TOMOS

Ilustrado con Mapas en cartulina de las 49 provincias y el de Portugal.

CONTIENE

DATOS Estadísticos.—Geográficos.—Históricos.—Descriptivos.—Monumentos.—Vías de comunicaciones, telegráficas, telefónicas, postales.—Producción agrícola, industria, minera, etc.—Comerciantes.—Industriales.—Principales contribuyentes.—Magistratura.—Administración del Estado, provinciales, municipales.—Eclesiásticas.—Ferias.—Fiesta mayor.—Aranceles, etc.—En fin, cuantos datos pueden ser útiles al comerciante, industrial, oficinas del Estado, sociedades de todas clases, a las personas de carrera, civiles, militares, liberales ó eclesiásticas.

ES EL ÚNICO que contiene detalladamente la parte **0 oficial** por esta **Razonamiento de utilidad pública por RR. OO.**

ES EL ÚNICO que contiene todos los **pueblos** de España por insignificantes que sean, ordenados por provincias, partidos judiciales, ciudades, villas ó lugares, incluyendo en cada uno: 1.º, una descripción geográfica, histórica y estadística, con indicación de las carteras, estaciones de ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, ferias, establecimientos de baños, círculos, etc.; 2.º, la parte oficial, y 3.º, las **profesiones, comercio é industria**, con los nombres y apellidos de los que las ejercen.

ES EL ÚNICO que da una información completa de todos los **Estados Hispano-americanos**.

ES EL ÚNICO que da por sus tres órdenes de apellidos, profesiones y calles los habitantes de **Madrid, Barcelona y Valencia.**

ES EL ÚNICO que da por sus dos órdenes de apellidos y profesiones los habitantes de **Sovilla, Lisboa y la Habana.**

ES EL ÚNICO que da una información completa de **Cuba, Puerto Rico y Filipinas.**

ES EL ÚNICO que da una información completa de todos los **Estados Hispano-americanos**.

ES EL ÚNICO que contiene detalladamente la parte **0 oficial** por esta **Razonamiento de utilidad pública por RR. OO.**

ES EL ÚNICO que contiene todos los **pueblos** de España por insignificantes que sean, ordenados por provincias, partidos judiciales, ciudades, villas ó lugares, incluyendo en cada uno: 1.º, una descripción geográfica, histórica y estadística, con indicación de las carteras, estaciones de ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, ferias, establecimientos de baños, círculos, etc.; 2.º, la parte oficial, y 3.º, las **profesiones, comercio é industria**, con los nombres y apellidos de los que las ejercen.

ES EL ÚNICO que da una **Sección extranjera**, con las señas de las principales casas representadas en España, con el nombre y señas del representante.

Precio: 25 Ptas.

FRANCO DE PORTES

ES EL ÚNICO DE ESPAÑA

QUE ESTÁ COMPLETO

ES EL ÚNICO QUE CONVIENE AL ANUNCIANTE

PORQUE SE LEE EN TODO EL MUNDO

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE é Hijos, Pto. Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

IBARRA Y COMPAÑIA

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 GILÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURBOS

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.

HERNIAS D. PEDRO RAMÓN

EN MADRID

Este conocidísimo especialista español, antiguo gabinete ortopédico para el tratamiento de las **hernias-guebraduras, obesidad, etc., etc.**, en **Barcelona, Carmen, 33, 1.º**, honorificado por las Academias de Medicina y Cirugía, con distinción excepcional de la Real de Madrid, se halla en **Madrid** los días 14, 15 y 16 (4) del corriente; recibe de diez a una y de cinco a siete en el **Hotel Oriente, Arenal, 4.**

(4) El 13, domingo, únicamente recibe de tres a cinco de la tarde.

BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso debidas a 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.

PLAYAS DE SANTANDER

MAGDALENA

En este hermoso hotel situado en el campo, arbolado a cien metros de balneario y playas de su nombre, se alquilan pisos amueblados, con siete, diez y doce camas. Diríjase a N. López.—Castelar, letra O, Santander.

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 peseta
" 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, precios convencionales; reclamos 50 céntimos, noticias una peseta.