

Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.643

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Jueves 19 de Julio de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

Anulación marítima

No se ponen quillas nuevas, no se re-nueva el material á flote, y cuando el existente llegue á extinguirse ¿qué pa-sará? Si solo se tratara de intereses más ó menos respetables de una entidad so-cial, el silencio respecto á esta impor-tante cuestión podría parecer más ó me-nos discreto.

Pero se trata de los intereses naciona-les, hay que considerar que es la patria la que ha de sufrir el daño de una total anulación marítima, y ante los peligros que tan probable y sensible contingen-cia entraña no pueden, no deben callar, cuantos sienten sus pechos y sus cora-zones inflamados por el más puro y acendrado patriotismo.

En ningún país del mundo, organiza-do militarmente, ocurre lo que está su-cediendo en España con la apatía, ver-daderamente criminal en materia marítima; pero si es lícito encogerse de hombros á quienes no tienen ni la no-ción, ni el deber, ni mucho menos la responsabilidad moral de las ingeren-cias navales, no ocurre lo propio á los que por convencimiento y por religión profesional saben que sin Marina no puede haber patria.

La patria no puede desaparecer ni morir; pero á pesar de eso desaparecerá y morirá si no encuentra sus energías en la reconstitución naval; porque ¿se podrá llamar vida á la abyección de un pueblo rodeado por el mar, que se en-vuelve en el indiferentismo y se aísla de todo contacto con la vida exterior de los demás pueblos?

Más de dos mil leguas de costa tiene España, y eso por sí sólo establece un punto de apoyo para la reconstitución marítima; porque en ese extenso litoral está el germen del desenvolvimiento mercantil é industrial, ahí está el tráfico y todo el comercio, ahí es, en nues-tros más ricos y comerciales puertos donde se ha de sentir y se ha de ver lo que puede y lo que vale la potencialidad hispana.

La Marina de guerra es la encarna-ción del poder naval, ella representa la fuerza marítima del país, ella es la en-cargada de satisfacer las necesidades marítimas de ese litoral extenso, que arrancan de la vida industrial y mercantil de nuestras dilatadas y ricas cos-tas.

La Marina de Guerra es por consi-guiente la llamada á sacudir energíca-mente la apatía general en el concepto marítimo; ella es la que concentrándose en sí misma ha de decir á los poderes públicos, á la opinión, al sentimiento popular que es preciso poner quillas nuevas y renovar nuestro fatigado y vetusto material flotante.

Más para que la voz de la Marina de Guerra no sea *vox clamantis in deserto*, es preciso que su expresión genuina, como un solo hombre, como una sola voluntad, como un solo cerebro y solo corazón le diga al país: Hay que tener barcos de combate, porque sin ellos, la nación española podrá figurar en el mapa de Europa, pero será borrada definitivamente del concierto interna-cional.

Para que esa voz se oiga es preciso tener una gran autoridad moral, un prestigio inmenso, que solo se mantiene y conserva con las virtudes superiores, con una gran abnegación, con un heroísmo espartano, con un sacrificio cretense; pensando siempre en que la Marina no puede vivir fuera de su ele-mento natural, tiene que compenetrarse con el mar y renunciar estóicamente á todo lo que la sonrie y esclaviza en tierra.

MARINA DE GUERRA

El tripulante de submarino

Admirable es el progreso que representa la construcción y maniobra del submarino, que hunde la proa en el fondo de la masa líquida como haría el pez más consumado.

Pero lo que más á míra y apenas se concibe, es la existencia de hombres metidos en un tubo de acero, durante las horas mortales que puedan durar los ejercicios en semejantes buques.

Como hombre, el tripulante ha dejado de existir, y no se le considera sino como un elemento del barco, de que forma parte íntegra, como uno de tantos órganos de esa cosa pensante que acciona, y con iguales títulos que los listos conductores y las dinamos.

Su mismo peso, estrictamente calculado, ha servido para el equilibrio del barco; sus gestos, previstos, aseguran la marcha y ha perdido el de-cho de accionar y de agitarse fuera de los mo-vimientos reglamentarios.

No se acuesta, no duerme, ni hay espacio para una colchoneta; solo como lo indispensable para sostener la vida. Nada de cocinar, no hay fogón, ni sitio donde ponerlo.

Ninguna de las mil necesidades naturales pue-de ser satisfecha; la vida está casi suspendida; el hombre se ha convertido en una máquina, y so-lamente forzando la naturaleza, metamorfoseán-dose como ha podido llegar á mantenerse en las profundidades misteriosas y traidoras, que

únicamente á medias, es como ha podido vencer. Para realizar esa dura labor hace falta contar con hombres experimentados, y elegir entre los mejores marineros mediante una escrupulosa se-lección.

Sólo después de un reconocimiento médico muy riguroso es admitido el marinero á vivir en ese medio tan peligroso bajo todos conceptos. Su constitución física debe corresponder á su fuerza moral; es indispensable que pueda resis-tir la atmósfera altamente destructora del sub-marino, donde los acumuladores por su despren-dimiento de vapores, ácidos, vician bien pronto el aire respirable.

Estos hombres tan robustos necesitan, sin em-bargo, de los cuidados más solícitos. Se les ali-menta de un modo especial, más abundante, nu-tritivo, y por consiguiente, más costoso.

No hay que pensar en acostarse para descan-sar. Si la permanencia bajo el agua se prolonga, si lo exigen las necesidades militares, todo lo más que se consiente al tripulante es echarse en el sitio que le sostiene para obtener un leve mo-mento de reposo, estirando sus miembros fatiga-dos, mientras sus compañeros continúan en ac-tividad, pasando con cuidado por entre él para las necesidades del servicio.

Tales son las condiciones inexorables impues-tas á los habitantes del submarino, y es preciso considerar la suma enorme de energías que se consideran indispensables para soportarlas.—X

ESPAÑA Y NORTEAMERICA

Echan las campanas á vuelo los «Tratadistas» ante la noticia, propalada con discretas reservas, de que los Estados Unidos de la América del Norte se dignan pactar con España conciertos comerciales, y aun cuando el hecho sea satisfactorio en el orden de las relaciones exteriores, no parece que sea tan decisivo para nuestro porvenir que aconse-je un regocijo demostrado.

Por egoísmos mercantiles ha sido expul-sada la nación española por los yanquis, no sólo del territorio, sino de los mercados del nuevo Continente; pero los Estados Unidos, que han podido sustituir con la suya nuestra soberanía ultramarina, no han tenido poder para arrancar de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, el idioma, los sentimientos y los intereses españoles.

Por eso pactan con España, observando que son los españoles todavía bastante po-derosos y ricos para figurar en último tér-mino en la estadística de inmigrantes á Norteamérica, lo cual prueba que en los Estados Unidos no se nos ha perdido nada.

No hay que poner en duda que un acuer-do comercial con los norteamericanos puede establecer corrientes provechosas de in-tereses para ambos pueblos; pero los Estados Unidos no proceden por sentimiento sino por cálculo, y es de presumir y pensar que al entablar relaciones mercantiles con Es-paña, lo hacen persuadidos de que aquí existe un gran mercado para sus manufac-turas.

¿Qué exportamos los españoles á la América del Norte? Antes que nuestros produc-tos lleguen allí, nos disputarán el puesto, de un modo encarnizado, otras naciones que se encuentran en mejores condiciones que la nuestra respecto á industria, producción y comercio.

En la balanza mercantil hispano-ameri-cana puede abrigarse el convencimiento de que el saldo no será siempre adverso. Sal-drán de España más miles de duros á sepul-tarse en el peculio norteamericano, que dol-lares de los Estados Unidos para venir á pa-rar al bolsillo español.

Pero como no hay que mirar solamente á los intereses, hay lugar para no sentir que la buena armonía entre los Estados Unidos y España, se establezca, porque á una nación que se encuentra en las condiciones que la nuestra no puede nunca ser provechoso el aislamiento.

Sin embargo, de eso, á regocijarse ex-traordinariamente por haber llegado España á acuerdos comerciales con los Estados Unidos, media un abismo; y no hay que ol-vidar que la nación norteamericana tiene in-terés muy grande en destruir la solidari-dad sudamericana donde predomina el ele-mento español, y que no pudiéndolo conse-guir directamente pueda intentarlo de soslayo.

RUSIA CONTRA MARRUECOS

El pobre Abd-el-Aziz no gana para sustos. Apenas salido de su último incidente con Francia, entra en un conflicto con Rusia. Los del Raisuli, según parece, administra-ban unos bastonazos á un mozo que está al servicio del encargado de negocios de Rusia, y éste se ha puesto en actitud furibunda, pidiendo satisfacciones y reparaciones, mandando una circular al cuerpo diplomá-tico y telegrafando á su gobierno acerca de la gravedad del caso.

Supongamos que el Majsén, considerando la desproporción entre el ruido armado y el hecho que lo motiva, rechace las intimacio-nes que se le han dirigido. ¿Qué ocurrirá? Que un barco de guerra ruso, vestigio de la flota destruida, vendrá á estas aguas en bus-ca de laureles más ó menos mojados. Desea-mos, por el honor de Rusia, que no se lle-gue á esta extremidad.

Pero miremos otro lado de la cuestión. Rusia no tiene intereses algunos en Marrue-cos, ni súbditos. Su presencia en Tánger no reconoce más que un fundamento: vota en favor de Francia cuando la ocasión se pre-senta. La legación de Rusia en Marruecos es hija legítima de la asendereada alianza franco rusa. Persona recién llegada de Tánger nos asegura que el ministro francés, en su táctica constante de crear compromisos al Majsén, exalta á la legación rusa á que dé al asunto de referencia un carácter agudo.

Fuera de lamentar que Rusia se lanzase por esta vía, al término de lo cual no habrá

para ella ni honra ni provecho. Abrigamos la convicción de que si al encargado de ne-gocios uno pide una satisfacción convenien-te, lo recibirá. Pero si se extralimita, por hacer el juego del Sr. Saint René Taillandier nada bueno le espera. ¡Rusia contra Ma-ruecos! Esperamos que todo acabe en paz; y que esta vez las intrigas de Francia, si las hay, quedarán sin resultado. Por lo mis-mo que nuestra política, desdichadamente está unida á la francesa, justo es que nos preocupemos de los embrollos que, sin raz-ón, se produzcan en Marruecos, como efec-to en las miras egoístas de Francia.

FENOMENOS

Lluvia de hormigas

Los periódicos dan cuenta de que en Milán ha ocurrido un extraño fenómeno. A media tarde el horizonte se entenebró, luego apareció un nubarrón negro, y poco después, no se sabe si me-diante un trueno ó sosegadamente, empezó á llover.

Pero no llovía agua sino hormigas, en tal for-ma y cantidad, con tan inusitada abundancia, que en pocos minutos todas las calles de la gran ciudad italiana quedaron cubiertas completa-mente de tan conocido himenóptero.

La verdad es que las hormigas, en el verano, no constituyen una novedad; pero cuando se ha visto que luevan hormigas? Y por simpatía que sea ese insecto, el que más desarrollado tiene los instintos de asociación, no cabe imaginar y que siendo ya de por sí muy abundantes en la tierra, acudan en tales y tan exageradas proporciones como llovidos del cielo.

Esta especie de invasión negra trae preocupa-dos á los sabios, porque esos himenópteros, que como se suele decir, son unas hormiguitas para su casa, todo se lo llevan á sus graneros; con todo arramplan; no hay migaja, ni grano de trigo, ni desperdicio aprovechable que no arrastren y conduzcan á sus escondidos almacenes.

La ley de asociaciones no alcanza á las hormi-gas, pero tampoco la necesitan. Estos aprecia-bles insectos, guiados por su instinto, viven en sociedad y todos trabajan, unos explorando, otros acarreado, todos arrimando, según frase vulgar, el hombro al trabajo.

Por eso se extienden y propagan, sobre todo en el buen tiempo, que es cuando las hormigas se afanan y trabajan, para tener provisiones callá para el invierno, al revés de la cigarrá, que se pasa el verano cantando alegremente.

Pero como dijo el otro, ni tanto ni tan calvo. Bueno es que las hormigas, previsoras y laborio-sas trabajen en el verano, lo invadan todo y apa-rezcan por doquier, pero que sobre eso calgan de lo alto y cual plaga se extiendan y propaguen por abajo y por arriba es demasiado.

En el trato común y corriente, tropezaba uno con no pocas hormigas bipedas, que todo lo con-vierten en sustancia, ideas, afecciones, senti-mientos; siempre laborando *pro domo sua*, sin preocuparse poco ni mucho ni nada del vecino.

Hace algún tiempo se multiplicaron en tales proporciones los conejos en Australia, que lle-garon á constituir un peligro; y el Gobierno federal ofreció un premio de mucha consideración, en metálico, para el autor del mejor y más rápido procedimiento de exterminar á tan esculentos roedores.

¿Habrá que hacer lo propio respecto á las hor-migas? Seguramente, el hecho es que la lluvia de hormigas en Milán, ha venido á destruir la gran Exposición Internacional que actualmente se celebra en aquella hermosa ciudad italiana pa-ra conmemorar la apertura del túnel del Sim-plón, y es lógico que los milaneses no quieran pasar por simples teniendo que soportar no so-lo las hormigas que parecen brotar del suelo, sino las que caen de las nubes, por que entoncez aque-llo va á quedar convertido en un hormiguero.

Abel Imart.

MARINOS LUSTRES

Glabout y Céspedes

(D. Miguel José)

CAPITÁN DE NAVÍO

(Continuación)

En comprobación de los méritos y servi-cios de este jefe cuya biografía ayer publi-camos, transcribimos á continuación los documentos siguientes:

D. Melchor de Navarrete, brigadier de los Reales ejércitos de S. M., teniente de Rey y comandante del batallón de esta plaza de Cartagena de Indias, gobernador y comandante general en ella y su provincia, en la de Santa Marta y Río de la Hacha, para evitar el trato ilícito por el Rey nuestro señor, certifico, que he visto servir á don Miguel Clabout, alférez de fragata de la Real Armada, desde el año 1740, y particu-larmente, en ocasiones que la Armada in-glesa del cargo del almirante Wernon, for-zó el punto de Bocachica, en cuya defensa asistió en los navíos de S. M. bajo las órdenes del teniente general D. Blas de Lezo, hasta que se echaron á pique, ejecutando en tierra con igual celo en las ocasiones que se ofrecieron de salidas para oponerse á los designios de los enemigos; manifestando en todo su buena conducta y valor, por lo que le considero digno de las mercedes que Su Majestad fuera servido dispensarle. Y á su pedimento doy la presente, firmada de mi mano y sellada con el sello de mis armas en Cartagena de Indias en 23 días mes de Sep-tiembre de 1741 años. D. Melchor de Navarrete.

D. Daniel Huoni, capitán de navío de la Real Armada y comandante del Ramo de Marina que se halla en esta ciudad, certifi-co, que conozco y he visto servir al alférez de fragata D. Miguel Clabout, primera-mente de guardia marina en el navío de mi mando la «Nueva España», que se conserva de la Escuadra del cargo del jefe de ella don José Pizarro, pasó á diuignidad del Real ser-vicio al Mediterráneo, donde se mantuvo embarcado desde Enero de 1736 que se res-tituyó á la Academia habiéndose finalizado

la campaña; y después de alférez en el na-vío «San Felipe», también de mi comando, desde 10 Julio de 1740 hasta 5 de Abril de 1741 en la campaña que hizo de la capitana de la Escuadra del cargo del E. S. D. Ro-drigo de Torres, que con portochos, muni-ciones y tropas pasó del Ferrol á las islas de Barlovento y puntos de estos reinos, de donde habiendo cumplido la comisión sali-mos á principios de Febrero de 1741 para la Habana, siguiendo la derrota.

Mudado ya el comandante del navío des-cubrió éste un agua, y considerándola el re-ferido general peligrosa y á el navío dema-siado incomodado ó incapaz de seguir viaje mandó arribar á los tres días de navegación á este punto de Cartagena; lo que efectuado procurándose ya su reparo para continuar el destino fué esta plaza conformidables fuerzas invadida de los enemigos y desti-nándose en dicho navío á ser uno de los que guardasen la entrada del puerto de Bo-cachica, que siendo atacada por mar y tie-rra, en 17 días que duró el sitio logré dife-rentes combates con los navíos enemigos que venían á batirnos y con sus baterías de tierra que constantemente tiraban para echarnos á pique; en cuya ocasión manifestó D. Miguel Clabout su valor y sosiego ha-biendo sido también destacado distintas no-ches con los demás que destinaban á la ca-dena, sufriendo el continuo fuego de los bombos; y en estas ocasiones como en las otras que han ofrecido en las navegaciones, ha mostrado un celo fervoroso para el real servicio, y aplicación á las maniobras acre-ditando la mejor conducta en el desempeño de su obligación; y habiendo llegado el caso de que los enemigos tomasen el Castillo de San Luis de Bocachica se hizo impracticable la defensa y se halló por conveniente echar los navíos á pique, mandando se pusiese fuego á lo que del «San Felipe» no cubriese el agua, lo que ejecutándose fué este uno de los oficiales que, ardiendo el navío, se reti-ró conduciendo (según órdenes) para la segunda defensa que continuaba en el Castillo Grande gran parte de las tripulaciones al «Dragón» de donde pasó inmediatamente, por orden del excelentísimo señor D. Blas de Lezo á agregarse á uno de los piquetes de la Infantería de Marina se formaron en donde logró hallarse en la defensa del Cer-ro de San Lázaro y demás funciones que tuvieron, continuando ahora el servicio de guardias y destacamentos de esta plaza, igualmente que su guarnición con la satis-facción de todos los superiores de ella. Y en consideración de todo lo expuesto le contemplo digno acreedor de los asensos y mercedes que S. M. fuese servido conferirle. Y para que conste donde convenga doy la presente en Cartagena de Indias á 3 de Noviembre de 1744. Daniel Huoni.

Carta de recomendación.

Excelentísimo Señor:

Muy señor mío: Con el motivo de haber visto servir en estos cuatro años á D. Miguel Clabout, le he cobrado una particu-lar inclinación, y creyendo que su delicada compleción no le permita seguir la carrera que ha empezado y le oblique, tal vez, á continuar el servicio en el Ejército, recomi-endo cuanto prometen las bellas prendas de que está adornado, que en él pueda lucir algún día, pase gustoso á hacer presente á V. E. el mérito que ha hecho en esta plaza durante el sitio de ella, sirviendo en una de las compañías de los batallones de Marina, tuvo la fortuna de hallarse en las funciones que se ofrecieron con los enemigos, y en todas manifestó grande valor y frescura; habiendo antes desempeñado muy bien su deber á bordo del navío de su destino, hasta que con los otros se echó á pique. Des-pués, acá, ha continuado el servicio en tie-rra, acreditando la mejor conducta; por la que interesándome en que éste oficial sea atendido de la real piedad, paso á suplicar á V. E. le conceda el honor de su protec-ción, que no dudo sabrá afianzar, para en adelante y hacerse acreedor del importante patrocinio de V. E., á cuyas órdenes reitero mi ciega obligación y atención. Dios guarde á V. E. muchos años como deseo. Cartage-na y Noviembre de 1744.—Excmo. Sr.—B. L. M. de R. su más seguro servidor don Sebastián de Esлада.—Excmo. Sr. Duque de Monte-Mar.

D. Andrés Reggis Branchifort, Caballero de la Orden de San Juan y Teniente general de la Real Armada.

Certifico: que habiéndose destinado al alférez de navío D. Miguel Clabout desde el puerto de Cartagena á servir en la Escuadra de mi mando que demoraba en el de la Habana y embarcándose este oficial en el Registro francés nombrado la «Concepción» con marinería de transporte al cargo del ca-pitán de igual clase D. Pedro de Elviagare, tuvo el encuentro en 13 de Diciembre de 1746 en la altura del Cabo de San Antonio con la fragata de guerra inglesa nombrada la «Rosa», y después de seis horas y media de defensa y 84 hombres heridos y muertos, quedó hecho prisionero y continuó el servi-cio en la Escuadra del Rey, ejecutando en los bajeles de ella desde su embarco todas las salidas que se practicaron para hostilizar los enemigos y resguardar el comercio, hallándose así mismo destinado en el nombra-do el «Africa» cuando tuvo la acción por Octubre de 1745 contra el almirante Kuorles en las inmediaciones de aquel puerto, constándonos la bizarría de su extrema-do valor y presencia de ánimo con que se comportó en ambas acciones; por lo que es digno acreedor de dichas honras y mercedes que la Real clemencia le dispensara.

Y para que conste donde convenga á su pedimento le doy la presente firmada de mi mano, sellada con el sello de mis armas y referendada de mi infrascripto secretario á bordo del «Vencedor» en el puerto de la Ha-bana en 1.º de Abril de 1749.—Andrés Reg-

gio. Por mandato de S. E. Nicolás Antonio Serquera.

CAMILO RIQUEZ ZABECOR.

(Continuará)

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

Crucero ruso.— Cambio de visitas.— Vapor con averías.

Vigo 18.

Ha fondeado, procedente de Vladivostok, el crucero ruso *Lena*, de 11 500 toneladas con 272 tripulantes.

Los jefes y oficiales han cambiado visitas con los embarcados en los cañoneros españoles que aquí están fondeados.

Manda el crucero *Lena* el que era comandante del barco ruso que originó el conflicto con Inglaterra por haber cañoneado á los pescadores del Hull.

En su visita á los oficiales españoles manifes-taron los rusos deseos de presenciar una corrida de toros y les contestaron que aquí no había Plaza.

El *Lena* estará aquí diez días y marchará á Liban.

En las rocas de Lodeira ha chocado el vapor inglés *Tanuki*, que se dirigió á Liverpool con 6 000 toneladas de grado.

No obstante la avería que sufrió, pudo llegar á la playa próxima donde se le hizo una reparaci-ón provisional.

Huelga en Málaga.— Gestionando la solución

Málaga 18.

Las autoridades continúan gestionando el arreglo de las diferencias surgidas entre los capata-ces y obreros del muelle, respecto de la forma de admitir en el trabajo á los obreros despedidos. Estos pretenden que los capataces acepten por turno á los trabajadores incluidos en las listas hechas por las Sociedades obreras, y los capata-ces se niegan manifestando que muchos no tie-nen condiciones.

La intervención de las autoridades han conse-guido evitar que se interrumpieran los trabajos mientras se soluciona el conflicto. Hoy se utilizó el personal no asociado.

Los capataces y obreros persisten en su acti-vidad, celebrando repetidas conferencias.

Confíase en que pronto se llegará á un arreglo.

EXTRANJERO

ALEMANIA EN MARRUECOS

Comunican desde Tánger que Abd-el-Aziz, ha encomendado á una casa alemana la construcción del puerto de Larache.

Parece que la actitud de Alemania en este asunto ha sido absolutamente correcta y leal, ya que la concesión de que se trata fué hecha á la citada casa alemana, antes de que comenzaran las sesiones de la Conferencia de Algeciras.

LA GUERRA ENTRE GUATEMALA Y EL SALVADOR

A pesar del armisticio acordado entre los pre-sidentes Cabrera, de Guatemala, y Porfirio Díaz, de Méjico, los guatemaltecos atacaron á los sal-vadoreños el lunes en Metopa y ayer en Platanar. En ambos encuentros han resultado vencedo-res los salvadoreños.

Acusase al presidente Cabrera de mala fe y de crueldad con los prisioneros.

Se dice que el jefe de las fuerzas de San Salva-dor ha sido mutilado.

Otro telegrama anuncia que los guatemaltecos han entrado en Sutrappa.

El crucero yanqui «Marblehead», que se hallaba anclado en el puerto salvadoreño de Libertad zarpo por la mañana con rumbo á Acapulca.

Lleva a bordo á varios negociadores, encarga-dos de marchar á San José y desde allí trasladar-se á Honduras para ajustar la paz entre esta República y Guate-mala.

ATENTADOS CONTRA MONARCAS

Un telegrama de Berlín dice que algunos mal-hechores han intentado hacer descarrillar, entre Coblenza y Treves, el tren expreso en que debía viajar el gran duque Vladimiro, tío del Czar Nicolás II.

Los autores del atentado no han sido descu-biertos.

Por fortuna, la policía supo impedir que se reali-zara el atentado.

La policía italiana ha sabido por conducto autorizado que un anarquista toscano, marmolista de oficio, había aceptado el encargo de realizar este verano en Racegnio, un atentado contra la vida del rey Victor Manuel.

El referido anarquista ha desaparecido de su domicilio, hace algunos días, en compañía de otros cuatro sujetos sospechosos.

Ignórase donde pueden haberse escondido. La filiaci6n del peligroso anarquista ha sido enviada á toda la policía italiana.

LA SITUACIÓN EN RUSIA

En Milán, cerca de Riga (Báltico) han sido ase-sinados un capitán y dos tenientes de la Marina moscovita.

Dichos oficiales habían desembarcado, buyen-do de los marineros de su buque, sublevados contra ellos.

Estos los siguieron, arrojándoles una bomba que, al estallar, mató á los tres marinos.

Ignórase si las autoridades rusas pudieron rescatar el barco.

El 5.º batallón de Infantería de Marina, de guarnición en Cronstadt, se ha negado rotunda-mente á tomar parte en los funerales del almirante Tchoukine, jefe de la flota del mar Negro, asesinado en la anterior semana.

Los soldados, sin obedecer las órdenes de sus jefes, se agruparon en actitud amenazadora, vol-viendo luego al cuartel dando vivas subversivos.

La Duma ha aprobado en primera lectura el manifiesto que dirige al pueblo aconsejándole no se haga eco de los rumores tendenciosos que circulan con objeto de crear escisión entre la nación y sus representantes.

reconiza la expropiación; pero asegura que las tierras de los aldeanos y de los pequeños propietarios quedan excluidas del proyecto agrario.

MILITARES AMOTINADOS

Una expedición colonial, compuesta de 400 hombres y acuartelados en Liebov por haber sido arrestados algunos de ellos, se han amotinado.

Fué precisa la intervención de la oficialidad su-perior para restablecer el orden y spaciguar los ánimos de los amotinados, que habían invadido el puesto de la policía.

Por la América Latina

De un diario de Santiago de Chile tomamos esto:

«El general Vergara ha publicado un artículo, indicando la solución del problema del Norte con crear en Taena y África un Estado independiente, sometido al protectorado de Chile, Perú y Bolivia.»

El presidente, que llevará el nombre de alto comisario, lo elegirá el gobierno de Suiza y las autoridades eclesiásticas el obispo de Friburgo.

Regirán las leyes chilenas. La Corte Superior de Justicia se formará de miembros designados por las tres repúblicas protectoras del Estado neutral de Taena.

Se sustituirán en Chile los tratados con Bolivia relativos al ferrocarril a la Paz, por otros en que los gastos los harían las tres repúblicas.

Para acrecentar el territorio de Taena, Bolivia cederá mil kilómetros de la región del Mauri, el Perú, el valle de Sama y Chile el de Camarones.

Taena tendrá banderas como armas propias y solo existirá en circulación moneda de oro esterlina.

Se prohibirá en Taena la explotación del salitre.»

El Correo del Norte (Nicaragua) da en su número del 2 de Mayo, las siguientes noticias sobre la producción de Honduras:

«Honduras produce anualmente 14 mil quintales de tabaco y mil de añil; tiene cultivadas 8.000 manzanas de caña de azúcar, y fabrica 600.000 botellas de aguardiente y 15.000 cargas de panela el año. La caña ondeña alcanza en algunos puntos una altura de 20 pies.»

El plátano se exporta por valor de 400.000 pesos, y los cocos, de 330.000 pesos.

La producción más valiosa de la costa Norte de Honduras es el banano; hay cultivadas de este fruto 25.000 manzanas, y en el año se exportan más de 33.000.000 de racimos.

Hay en el país 9.300 propietarios de haciendas de ganado; el total de cabezas se calcula en 572.000. Sólo a Cuba se han exportado 11.000 cabezas de ganado.

Estadísticas recientes hacen ascender a 112.100 el número de los cerdos existentes en las haciendas y pueblos de la República. Hay 29.000 manzanas perfectamente cultivadas para el repasto de ganado.

Honduras exporta anualmente 2.400 quintales de harina.

En el departamento de Santa Bárbara se fabrican muy buenos sombreros de junco, que exportan en cantidad que no baja de 15.000 sombreros al año.

Honduras produce 10.000 quintales de sal al año.»

La producción total de metales en Méjico desde que los españoles descubrieron y explotaron las primeras minas hasta la época actual, ha sido enorme, por cuanto solo el Estado de Guanajuato ha producido, según datos oficiales recién publicados, metales por valor de 1.000.000.000 de pesos. Sin mencionar más que la plata y a fin de dar una idea de la cantidad de metales extraídos de las minas de Méjico, bastará manifestar que desde 1537 (fecha de la fundación de la casa de la Moneda de la ciudad de Méjico, que fué la primera que se estableció) hasta 1903, las minas de la República produjeron la enorme suma de 3.681.018.624 pesos, de la cual cantidad 3.543.394.617 pesos eran de plata para los fines de la acuñación.

El segundo Congreso de marinos mercantes

En el mes de Septiembre de 1902, escribí un artículo que se publicó en *La Derrota* y fué copiado por varios periódicos y revistas profesionales, abogando por la celebración de un Congreso nacional de marinos mercantes.

Mis queridos compañeros de la Asociación de Pilotos apoyaron la idea con entusiasmo, y el 10 de Octubre del mismo año fueron repartidas la convocatoria, bases y reglamento para el primero y único Congreso que hemos celebrado los náuticos y maquinistas mercantes españoles.

Abarcaba el programa tres grupos de temas.

Comprendía el primero de aquellos cuanto hace referencia a la seguridad de la navegación, aparatos científicos necesarios a bordo, útiles de salvamento, higiene, asistencia médica y número de tripulantes de los buques del comercio.

El segundo grupo, relacionábase con los estudios, prácticas de navegación, exámenes y títulos de los marinos mercantes; vulgarización de conocimientos generales de marina y organización de círculos científicos y de recreo.

Finalmente, el tercer grupo constaba de cinco temas: sobre instituciones económicas y de previsión, sueldos, legislación, despachos y reconocimientos de los buques del comercio, y constitución de un organismo que se denominará Federación de asociaciones de marinos mercantes.

El 20 de Diciembre de 1902, de acuerdo con el programa del Congreso, circuló un extraordinario de *La Derrota*, conteniendo las proposiciones presentadas por los colectivos y marinos que estuvieron representados o asistieron al Congreso. El 23 del mismo mes, celebróse, en la sala de actos de la Asociación de Pilotos, siendo celebradas las demás en el Instituto de Jovellanos.

Al Congreso concurrieron la Asociación de Pilotos de Gijón; la de Capitanes y Oficiales, de Bilbao; la Náutica Española, de Barcelona; la Unión de Maquinistas Navales, de Bilbao y la de Capitanes, Pilotos y Alumnos de Náutica, de Alicante, que enviaron, entre todos, catorce representantes, asistiendo, además, diez marinos: en total 24 congresistas.

Se adhirió al Congreso de Asociación Fomento de la Marina Española, Corporación Oficial de capitanes y pilotos, de Barcelona; la Junta provincial de la Liga Marítima, en Coruña; la *Gaceta Mercantil e Industrial* y el *Diario de la Marina* de Madrid; además—claro está—de las revistas *El Maquinista Naval* y *Boletín Naval*, de Bilbao, *Boletín Náutico*, de Barcelona; *La Marina Mercante Española*, de Alicante, y *La Derrota*, de Gijón, órgano de las asociaciones concurrentes al Congreso.

Sumábamos, entre asistentes y adheridos, siete asociaciones, más de 2.000 individuos y siete periódicos.

Al Congreso asistieron buen número de redactores y corresponsales de la prensa nacional y extranjera, que enviaron amplias informaciones a sus respectivos periódicos, por lo cual alcanzó gran resonancia el acto realizado por náuticos y maquinistas.

Las ponencias trabajaron de firme redactando los acuerdos que, con ligeras modificaciones, fueron aprobados y constan en *La Derrota* y en gran número de periódicos.

En el breve discurso con que inauguré el solemne acto, dije, entre otras cosas:

«Sobre uno de los temas, llamo particularmente vuestra atención; es el quinto del tercer grupo: Constitución de una Federación de asociaciones de marinos mercantes. Debemos estudiar y discutir, muy detenidamente, este tema, pues su interés es tan grande que reconcentra, digámoslo así, el de la totalidad de los temas contenidos en el programa.»

Honróme el Congreso con el primer puesto en la ponencia del tercer grupo y este aceptó, por unanimidad, un proyecto de estatutos para la Federación, por mi redactado y presentado entre las proposiciones de la Asociación de pilotos. El artículo tercero del proyecto, es como sigue:

«Pueden formar parte de la Federación todas las Asociaciones compuestas exclusivamente de marinos mercantes, constituidos legalmente; exceptuándose las puramente recreativas ó de socorros.»

Y en la sesión de clausura, que presidió, designado por aclamación, y a cuyo acto asistieron las Autoridades de Marina de Gijón, dije, en mi discurso resumen de los acuerdos del Congreso:

«Quizá no alcanzaremos de una vez todas las mejoras que nos proponemos, pero el primer paso está dado, y en Congresos sucesivos, a los que acudamos, no sólo los maquinistas y los náuticos, sino también los fogoneros, los marineros y, en general, todos los que gastan sus energías en continua lucha con el líquido elemento, todos los marinos mercantes, todos los trabajadores del mar, orientáremosnos más exactamente en esta lucha noble que emprendemos hoy de común acuerdo los náuticos y maquinistas españoles.»

«Pero lo que más resalta, lo que hará memorable a este Congreso y contribuirá a fomentar esa solidaridad de que os he hablado»

do, esa virtud que convertirá al género humano en una gran familia exenta de odios y rencores, es la Federación de marinos mercantes.

Si, señores congresistas, sin esa Federación; sin la unión que con ella vendrá, muy poco alcanzaremos. En cambio, cuando contemos con esa fuerza poderosa, todas nuestras aspiraciones veránse satisfechas, nuestros derechos no serán hollados ni escarmentados y entraremos a disfrutar una era de prosperidad y de justicia, siendo considerados como merecidos, por lo que representamos en la vida y engrandecimiento de la patria.»

Han transcurrido más de tres años y la Federación, aunque incompleta, se hizo. ¿Quiénes tienen la culpa de que las brillantes iniciativas del Congreso de marinos mercantes hayan sido olvidadas? ¿Quién arrojó el jarro de agua fría sobre el *sacro fuego*? Muy lejos de mí ánimo la acusación. Muchos de mis compañeros están en el secreto y conocen a los culpables.

Prontísimo enmienda verdadera y volvámos a trabajar, con propósito decidido de llegar al fin.

ANGEL DE LA VIÑA.

Explosión de gasolina

Anoche a las nueve y media, y al regresar D. Luis Crespo de dar un paseo en automóvil acompañado de varios amigos, tuvo la desgracia de que el depósito de gasolina hiciera explosión, causando heridas de importancia al Sr. Crespo y al dependiente de éste José Sagovia.

El hecho ocurrió en la calle del Arenal, produciendo, como es natural, la alarma consiguiente.

Llevados los heridos a la Casa de Socorro del distrito del Congreso, se vio que Sagovia tenía fracturado uno de los huesos del antebrazo izquierdo y contusiones de importancia en la cabeza y los señores Crespo y González, sufrían quemaduras de primero y segundo grado en diferentes partes del cuerpo.

Los Reyes en San Sebastián

A las nueve y cuarto llegaron anoche a San Sebastián los Reyes, entrando en la población por la carretera del Antiguo.

El primero que entró en Palacio fué el automóvil en que iban los Reyes. Estos fueron recibidos por la Reina madre, la Infanta María Teresa y los Infantes D. Fernando y D. Alfonso.

A la puerta esperaban el ministro de Estado, el gobernador y el alcalde.

Llegó luego el automóvil que ocupaba el director general de la Guardia civil, general Sánchez Gómez, yendo detrás otro automóvil en el que iban la duquesa de San Carlos, los marqueses de la Mina y Viena y demás personas y el séquito que salió de La Granja.

Los Reyes han efectuado el siguiente recorrido: desde La Granja a Soria, donde almorzaron, continuando el viaje por Logroño, Estella, Los Arcos, Echarri Aranaz, Alsásua, Basaina, Tolosa y Lasarte a Miramar, por la carretera del Antiguo, sin pasar por la población.

No obstante ser una hora avanzada para la que se supuso que llegarían, habíase congregado allí un gran gentío, que ovacionó a los monarcas.

CUENTO CANIQUI

Málaga renació con los esfuerzos y las iniciativas de los Heredías y los Larrios.

«¡Dios Heredías, sobre todo! La flota malagueña surcaba los mares, llevando a las Américas como se decía entonces nuestros rios frutos, nuestras primeras materias, nuestros exquisitos vinos, cuanto daba universal fama a la envidiada producción de nuestra tierra.»

Y de América traían aquellas admirables fragatas de nuestra matrícula, dirigidas por expertos marinos, cuyas hazanas han llegado hasta nosotros en forma de leyenda, por que cargamentos que aquí servían para fomentar algunos de los ramos de nuestra entonces floreciente industria y el comercio en auge.

Con el noble ejemplo de los Heredías y los Larrios, para quienes el asiduo trabajo y los negocios eran inagotables venenos de riqueza, y con ellos amasaban los millones que más tarde habían de dar esplendor a sus casas, muchos malagueños salían de su letargo para trabajar también aplicando a provechosas especulaciones sus claras inteligencias que por entonces habían permanecido inactivas durante largos lapsos de tiempo.

El renacer de Málaga en la época a que me refiero, mal aprovechada para la transformación de la ciudad, pareciese al que Bilbao nos ofrece hace tiempo. La industria y la navegación se dieron la mano para conseguir que el oro llegaba por nuestra ciudad con corrientes tan grandes y poderosas que el oro llegaba a todas las clases sociales, sucediendo lo que con el agua, que por donde pasa moja.

Lo mismo se embarcaba la pasa para los mercados más importantes entonces, que se fundía el hierro, ó el zumo de nuestros limones y la exquisita sustancia de nuestra rica almendra convertíanse en dinero, y éste en materia fecundante en nuestros campos y nuestra ciudad pintoresca.

Enmedio de actividades consagradas por la máxima del gran Heredia, «constancia en la labor, constancia et labore», en dicho período de renacimiento fué como una religión para muchos malagueños, destacábase la figura de «Caniqui», uno de los tipos callejeros más populares entonces.

Se parecía al tío Roque de «Los sueños de oro». No pensaba más que en tenderse a dormir sobre algunos de los primitivos canapés de la Alameda, después de haber bebido cuanto podía de aquel vino tan bueno y tan barato, y cuyo recuerdo va extinguiéndose.

¿Quién era «Caniqui»?

Un individuo singularísimo. Heredó de sus padres algunas talagas como entonces se decía, dando el nombre de talaga a cada mil duros, y apenas fué dueño de su caudalito empezó a malgastarlo en francachelas, diciendo lo que tantos otros viciosos de su calaña. Que la vida es corta para que se la sujete a la dura esclavitud del trabajo, y que en ella los disgustos son tan frecuentes que conviene pasárselos a tragos.

Y sus libaciones llegaron a ser tan continuadas que al fin consiguió que el público le diese patente de borracho de profesión.

A todas horas era encontrado «Caniqui» en las tabernas, donde armaba cada zapa-tiasta de dos mil demonios, sobre todo si no le daban de beber cuando ya se quedó sin dinero, cosa que le sucedió bien pronto a causa de sus muchos despilfarros.

El apodo de «Caniqui», inexplicable para muchas personas, lo debía a una palabra inventada por él y que siempre tenía en los labios.

«¡Caniqui! y como aprieta hoy el calor, solía decir en el verano, los días en que el teral dichoso nos trasladaba con un soplo de fuego al caldeado Sahara.»

«¡Caniqui! y que frío hace exclamaba del mismo modo, si por consecuencia de su mala alimentación y el desarreglo de su vida sentía las caricias del invierno en este hermoso paraíso terrenal.»

«¡Caniqui! y que bueno es el vino esta, y así por el estilo, cuando quería expresar su admiración ó sus quejas antepañía dicha palabra como forzaba muletilla, y por eso le pusieron por apodo «Caniqui», con gran contentamiento suyo, que le hizo gracia la ocurrencia. Y por «Caniqui.»

Acabó el antiguo señorito por convertirse en vagabundo. De la Alameda no salía unas veces para dormir sobre los duros asientos de piedra, y otras a la casa de algún antiguo conocido que le convidase a un trago. Pues si para comer no podía nunca, para beber a todas horas, y a todas horas olía a mostagán como un condenado.

De su mujer y sus hijos no hacía caso. Se había casado cuando aun le quedaba alguna fortuna y a poco abandonó a su pobre esposa y dos hijos como carga pesada.

Algunas personas buenas, de las pocas que en este mundo se interesan de verdad por el prójimo, pues la mayoría ni se ocupa ni se preocupa jamás de la suerte de los desgraciados, le aconsejaban que se enmendase, que se corrigiese, que procurase algún medio eficaz de salir de aquél miserable estado.

«Todo sea que un día se me ocurra, y me decida, contestaba «Caniqui.»

«¿Qué hará usted, si se resuelve?, le preguntaban con curiosidad algunos, y otros en tono de burla.

«No lo sé todavía; pero como me atreva será sonado lo que haga.»

Y lo fué en efecto. Porque estando tendido como de costumbre en su canapé favo-

rito, vio pasar por la Alameda a aquel insignificante D. Manuel Agustín Heredia, digno de tener una estatua en cada calle de Málaga.

Y «Caniqui» tambaleándose salió a su encuentro por uno de los paseos laterales.

Una vez en su presencia le dijo cínicamente, tuteándole y sin descubrirse:

«Oye, tú, á ver si sabes engordarme este ochavo roñoso.»

Y de su mugrienta ropa sacó una de aquellas pequeñas monedas con letras indeseables que constituían la unidad de los más pobres. El ochavo, cuyo recuerdo aún subsiste.

El fundador de aquella dinastía de millonarios se limitó a mirarle de arriba abajo y tomando la infima moneda le envolvió en un papel y ya para irse díjole las siguientes palabras.

«La asociaré a mis negocios y dentro de un año rendiré cuentas al amigo «Caniqui.»

La anécdota circuló por toda Málaga y ya nadie se acordaba, porque es axioma malo-gueño que no hay conversación buena ó mala que un mes dure cuando al venenos el plazo fué llamado Caniqui al despacho de Heredia, y con Caniqui su mujer y sus hijos.

Para entregarles unos siete mil reales que el ochavo había producido.

«Esto, decía el príncipe de los negocios, si Caniqui da palabra de establecerse con este dinero se lo entrego.»

«Ya lo creo que me estableceré, contestó Caniqui. Pondré enseguida una taberna.»

«No por Dios, que se la bebería entera, exclamó la mujer.»

Y discurriendo mejor se convino que el establecimiento fuese de panadería por si vanían mal dadas y que a Caniqui se le propinase diariamente una buena dosis de amor.

ANTONIO FERNANDEZ Y GARCIA.

Asuntos de Ultramar

La pérdida del vapor «Rita»

La *Gaceta* publica hoy una orden de la Dirección general de la Dauda y Clases Pasivas resolutoria del expediente de indemnización a la Compañía de navegación Línea de vapores Savra, por la pérdida del vapor «Rita», y al consignatario y cargadores de dicho vapor por la pérdida del cargamento que conduca cuando fué apresado durante la guerra de España con los Estados Unidos.

En esta orden se establecen los siguientes resultados y considerandos que reproducidos por considerarnos de interés:

Resultando que por acuerdo de esta Dirección, recaído con fecha 7 de Diciembre del año próximo pasado, se dispuso el reconocimiento del derecho de la Compañía de navegación expresada al percibo de pesetas 545.614,84 por la pérdida del repetido vapor, reconocidos también el derecho del consignatario y cargadores a percibir la cantidad de 18.101,51 pesetas por la del cargamento, é igualmente se reconoció el derecho al abono de intereses de demora al 5 por 100 anual sobre dichas sumas, á contar desde la fecha de salida del buque en cuestión del puerto de San Thomas hasta la en que tuviera lugar el pago.

Resultando que interpuesto recurso de alzada contra tal acuerdo, el Tribunal gubernativo del ministerio de Hacienda, en sesión de 8 de Febrero último, confirmó el fallo apelado, excepto en la parte relativa tipo de interés, que deberá ser el de 6 por 100 anual hasta la publicación de la ley de 2 de Agosto de 1899, y el de 5 por 100 á partir de ésta:

Considero que para la remisión del expediente a la Junta clasificadora de las obligaciones procedentes de Ultramar es necesaria la liquidación del crédito reconocido, requisito que exige el art. 9.º de la Instrucción de 15 de Septiembre de 1904, dictada para la ejecución de la ley de 30 de Julio del mismo año:

Considerando que dispuesto el abono de intereses hasta la fecha del pago de ambas indemnizaciones, y no siendo posible calcular, ni aun aproximadamente, cuándo tendrá lugar éste, por tratarse de una obligación no declarada preferente por la ley mencionada de 30 de Julio de 1904, sólo podrán liquidarse por ahora los intereses devengados hasta la fecha de la liquidación, sin perjuicio del derecho de los interesados a reclamar la diferencia de réditos que se devenguen á partir del día de la liquidación hasta el en que se verifique el pago:

Considerando que a este crédito debe

—Solo tengo que reprobaros una falta; pero os perdono sin dificultad alguna.

—Así lo espero, señor.

—Meneáis con tanta rapidez vuestro navío, que nos ha costado trabajo echarnos fuera del alcance de vuestros cañones.

El viejo Parker no pudo contestar nada por la emoción que le embargaba, saludó profundamente y pasó una mano por delante de sus ojos. No había tiempo para hablar más.

—Si por lo que habéis hecho hoy no merecís que la espada de su majestad «mida vuestra espalda», no será por culpa mía—añadió Sir Gervasio agitando su sombrero en son de desidia.

Era tan grande el silencio que reinaba en los dos buques, que sólo se mezclaba con la voz de Sir Gervasio emitida por medio de la bocina, el ruido de la mar que rompía contra la proa del «Carnatic»; pero en cuanto cesó de hablar, las tripulaciones de uno y otro navío rompieron en un alarido espontáneo y dieron tres hurras. Los oficiales se unieron a esta demostración con entusiasmo, y para autorizarla aún más, el comandante general mandó a la guarnición que presentara las armas y que los tambores batieran la marcha en honor de aquel bajel. Luego arranchado su aparejo y gobernando con y

146 Boletín del DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POB

J. FENIMORE COOPER

dilla pero á la banda opuesta, se colocó la guarnición completa de Infantería de Marina con sus oficiales naturales al frente. Entre tanto se había amurado la mayor y arribado todas las velas de estay, manteniéndose el buque en facha con la gavia, teniendo el timonel la orden de gobernar de manera que el viento hiriese lo más oblicuamente posible al aparejo, á fin de que el «Plantagenet» estuviese casi inmóvil para facilitar la maniobra puesta.

Bajo estos preparativos aguardó el co-

mandante general se fuesen aproximando sucesivamente los buques de su Escuadra mientras que el sol, por primera vez en el intervalo de veinticuatro horas, apareció difundiendo en todos los sentidos la luz radiante del verano, como si también se complaciese en presenciar la marcial ceremonia.

El primer navío que pasó por el costado del «Plantagenet» fué por supuesto el «Carnatic», pues ocupaba el lugar inmediato por la popa de aquél. Este bajel, que era notable como había observado el comandante general por no estar nunca fuera de su puesto al acercarse á la popa del almirante, orzó todo, pasando rápidamente á colocarse por la aleta de barlovento de aquél; conseguido esto, dió un salto á sus bolinas de gavia á fin de amortiguar la marcha, ejecutando así un principio de viraje por avante. Con esta sencilla evolución, al levantar el timón quedó colocado el «Carnatic» como á cincuenta varas por barlovento del «Plantagenet», á lo largo del cual se fué deslizando con regularidad y pausa aprovechando entre tanto para hablarse de uno á otro buque, sin el auxilio de bocinas, con poco ó ningún esfuerzo de la voz, para lo cual se prestaba ya el estado del tiempo.

Sobre la toldilla del «Carnatic» se veían bastantes oficiales y la extensa silueta de

aquel navío se dibujaba confusamente en la sombra sobre la cubierta del «Plantagenet». El comandante Parker, agarrado con una mano á la jarcia de mesana, mostraba su cabeza y los encanecidos cabellos flotando á merced del viento. El semblante de este modesto veterano, tenía tratada la ansiedad que sentía, y al hallarse delante de su superior, el temor que no había tenido (ni la décima parte) al frente del enemigo, le hacía estar inquieto y fuera de su centro. Ya recorría con su inteligente mirada el aparejo por ver si descubría un desperfecto, ya dirigía á otros objetos su inspección palmo á palmo, ya finalmente fijaba los ojos en los de su jefe superior tratando de leer en ellos la expresión de los sentimientos que lo animaban.

«¿Cómo va, comandante Parker?» preguntó Sir Gervasio, haciendo el saludo usual con la bocina.

—Perfectamente; mil gracias.

—¿Tenéis alguna avería de consideración?

—Ninguna de importancia, señor. Un astillero gordo en el palo trinquet, pero insuficiente para ponerlos en cuidado, pues que el tiempo ha abonazado; alguna cabulle-ria cortada y dos ó tres balazos en el casco.

—¿Cuántas bajas habéis tenido?

—Dos muertos y siete heridos, señor.

Buenos muchachos los más; pero aún quedan otros.

—¿Puedo contar, pues, señor comandante Parker, que creéis apto al «Carnatic» para el servicio?

—Hasta donde alcancen mis limitados recursos, señor, algo alarmado por la formalidad y precisión de la pregunta.—¿Aguantará el timón... ¡aguantará así!

Esto sucedía durante la evolución del «Carnatic», y al levantar el timón, emparejó su costado con el del «Plantagenet», andando más cuando sus velas cogían más viento. En el momento de estar ambos buques «tanto avante» á distancia de unos cuarenta pies, Sir Gervasio Oakes se descubrió avanzando al borde de la toldilla, é imponiendo silencio con la mano y elevando la voz que se oyó en ambos navios distintamente, y se expresó así:

—Señor comandante Parker; quiero daros gracias públicamente por vuestro distinguido comportamiento en la función de esta mañana. Siempre he creído que un comandante general no podría tener mejor auxiliar que vos en un combate, y habéis probado con creces que mi opinión era cierta. Repito, que os doy gracias públicamente, señor.

—Señor almirante... no puedo expresar... ¡Señor, Dios os vendiga!

serle aplicable el descuento de 120 por 100 que tienen los pagos del Estado en la Península, toda vez que si bien la obligación de que se trata es derivada de la última de guerra de Cuba, no puede ser imputable a ninguno de los presupuestos de las que fueron provinciales de Ultramar.

VIAJE DE LA INFANTA ISABEL

A las once de la mañana salió la Infanta a bordo del «Vaseo Nániz de Balboa», y una vez que llegó a Cangas tomó en carruaje el camino de Lourizán, donde almorzó con el Sr. Montero Ríos.

DESDE WASHINGTON

No está claro cuál será la suerte del proyecto de ley Dillingham sobre inmigración, votado por el Senado y que la Cámara de Representantes comenzará a discutir en esta semana.

Hay oposición a dos de las cláusulas de ese bill: la que recarga el impuesto de entrada que pagan los inmigrantes y la que exige a éstos que sepan leer el inglés o algún otro idioma o dialecto.

El cardenal Gibbons, arzobispo de Baltimore, ha escrito al presidente Roosevelt una carta, en la que le manifiesta que no le parece bien que se excluya a los iletrados.

En lo que se refiere a la instrucción y, por supuesto, la que reorganiza la capitación. Eso, había que esperarlo; puesto que todo lo que sea restringir ha de disminuir el número de inmigrantes, y, como consecuencia, la ganancia de las empresas de navegación.

Hay son mayores que cuando esta república tenía 40 millones de habitantes; y en este año 1935, en que habrá entrado aquí un millón de inmigrantes, los agricultores de Kansas publican anuncios desesperados pidiendo segadores, a los que ofrecen hasta 3 pesos 50 centavos al día.

65 por 100 de los ingleses, los alemanes, los escandinavos que vienen a este país saben leer y escribir.

Información de Marina

El señor Alvarado no veranea. El ministro de Marina nos ha manifestado que no es cierto que piense marchar dentro de pocos días a pasar una temporada en El Espinar.

Créditos extraordinarios. Tampoco es exacto lo dicho por un diario respecto de la oposición del Sr. Alvarado a solicitar la concesión de créditos extraordinarios para los servicios de Marina.

El «Princesa de Asturias». Mañana llegará este buque a Bilbao de donde zarpará para San Sebastián con objeto de hallarse en su puerto el 24, en cuyo día celebra su santo la Reina madre.

La clasificación del personal. En los tres Departamentos marítimos y en esta Corte se está efectuando la clasificación del personal de la Armada con arreglo a las disposiciones dictadas por el general Concas.

Las regatas de Santander. Todavía no es seguro que el ministro de Marina Sr. Alvarado, asista a las regatas que se verificarán en Santander los días 25, 26 y 27 del presente mes.

El ayudante de Marina de Corcubión comunica que el vapor inglés «Tautow» rascó el bajo Lobeira grande, viéndose obligado a varar para reparar las averías que ha sufrido en este accidente.

Infantería de Marina. Se ha concedido el pase a la escala de reserva, al coronel D. José Cebrián y Saura. Quedó sin efecto el nombramiento de ayudante personal del señor ministro, a favor del primer teniente D. Domiciano Villalobos Balsa.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha prorrogado el plazo del contrato para efectuar la instalación eléctrica en el cuartel «Cataluña».

LA GACETA. La de hoy contiene las disposiciones siguientes:

Gracia y Justicia. Real decreto nombrando vocales de la Junta directiva del Patronato Real para la represión de la Trata de Blancas a los señores que se expresan.

El general Concas

El ilustre exministro de Marina llegó ayer a Barcelona siendo recibido por jefes y oficiales de la Marina y Escuela de Nautica.

Información política

Las huelgas. Según las noticias recibidas en el ministerio de la Gobernación, la huelga de los obreros de Alcoy tiende a generalizarse.

El ministro de Instrucción. El Sr. Jimeno se propone marchar dentro de pocos días a Valencia para asistir a los juegos florales, a cuya fiesta ha sido invitado.

Los presidios de Africa. Está en suspenso el acuerdo de trasladar a Figueras a los penados que cumplen condena en los presidios de Africa, y se considera muy probable que esa determinación no se lleve a efecto.

Tratados de comercio. Esta tarde ha debido canjearse en San Sebastián el tratado de comercio concertado con los Estados Unidos.

En honor del Sr. Herrero. A la una de la tarde se ha verificado en Lhardy el banquete organizado en honor del Sr. Herrero con motivo de su nombramiento para subsecretario de Instrucción pública.

Ha fallecido en Bayona (Francia) el distinguido escritor, batallador periodista republicano y crítico tauro, D. Pascual Illán.

NOTICIAS

Ha fallecido en Bayona (Francia) el distinguido escritor, batallador periodista republicano y crítico tauro, D. Pascual Illán.

PUBLICACIONES

Es el título de un dramático cuento de Francisco Acuña que, con ilustraciones de Méndez Brings, publica Blanco y Negro en su número de esta semana.

Contiene, además, la fotografía artística «En la Junquera» en doble página a todo color; «Una vista de Sevilla», de García Rodríguez; un bajo-relieve de Coullaut Valera, destinado a la casa en que murió Navarro Ledesma, y una historieta por Atiza.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

Se ha interesado que el comandante director de la Escuela de Aplicación, manifieste el número de jefes y oficiales que puedan admitirse como alumnos en el próximo curso.

na Victoria en Newcastle. El viaje a Galicia de la infanta Isabel. La conferencia internacional de Ginebra. El retrato del diplomático italiano señor Malusá. La revista militar de Longchamps del 14 de Julio. La reina Victoria en Segovia y en La Granja. El Rey en una partida de lawn-tennis, y otras de gran interés.

La rehabilitación de Dreyfus. Es interesante la información gráfica que sobre este asunto de gran actualidad publica el popular semanario Nuevo Mundo en su número de esta semana.

Reproduce un magnífico retrato del capitán francés, varias fotografías de la isla del Diablo donde estuvo preso, una escena de su degradación ante los alumnos de la escuela militar y otros varios detalles a cual más interesantes.

Los reyes en el Monasterio del Paular. La enseñanza de la mujer en Madrid. Inauguración del barrio de la reina Victoria. El incendio de Sevilla. Doña María Cristina en La Granja. Nombramientos de altos cargos, etc., etc.

CURIOSIDADES

Lo que se habla durante la vida. Suponiendo que un individuo invierta tres horas completas al día hablando, y que su rapidez de pronunciación sea la ordinaria, habrán salido de sus labios 10.000 palabras en números redondos.

Anteojos roca preción. Únicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubosc, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años.

Funciones para mañana. APOLO. - A las 8 y 1/2. - Las hijas del Zebedeo. - La venta de la alegría. - El noble amigo y El Chiquillo. - El pollo Tejada.

PARISH. - A las nueve y media. - Tourné cinematográfica Palib; cambio de programa. - Goces del matrimonio. Equilibrista modelo. Historia del pantalón. Sueño del pescador. El desertor. Ganso de Navidad. Café malo Buria de alumnos. Ramillete singular. Los miserables. Carreras de caballos en Londres. Joven de las diez novias y toda la compañía de circo y variedades que dirige William Parish.

CENTRAL KURSAL. - A las nueve y media. - (Compañía internacional de variedades). - Varias del espectáculo. - La Chelito. Los Canadianos. Le Martinec Pepita Sevilla Pastora Imperi. Niña Bonita. Amparo Muñoz, Les Lilly, Armanol, Mile. Gulpig.

SALON DE ACTUALIDADES. - Todas las noches. - Pura Martini, margarita, Micaela, La Negra, María Miranda, Matilde Varona, favorita de la Mi-Carema, de París, Las Esmeraldas, Las Ceilas, La Argentina, Anita Martín, Las Tempranitas. - Cinematóg. afo. - Todas las tardes matinales.

PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO. - Gran colección de fieras. Exposición diaria, de siete mañanas a anochecho.

CINEMATOGRAFO DE ROSALES. - Desde las 6 de la tarde. - Varia fo espectáculo. Prodigiosas películas. Artistas españolas y extranjeras. Gran cervicera.

RECERRO SALAMANCA. - (Ayala, 1, Castellana, 10). - Cinematografía, Patines, Lawn Tennis y Broquet. - Concierto por la banda cazadores de Llerena.

OLYMPIA CINEMATO-GRAPH. - (Lucliana, 6), Película de las Bodas Reales. - La completista Lunbelina.

CINEMATOGRAFO DE LAVAPIR. - (Ave María 4). - Vistas nuevas. Se renuevan todos los sábados. El duetto Huri-Botella, con trabajos cómicos líricos y baile nuevo.

CINEMATOGRAFO DEL PARQUE DE MADRID. - Sesiones de 8 a 12 mañana y de 4 a 8 tarde. - Bonitas cintas y vistas del viaje de 88. MM.

SALON MODERNO. - (Gran cinematógrafo) Paseo de Rosales, esquina a la de Altamirano. (En la parada del tranvía) - Espectáculo variado todos los días desde las 5 de la tarde.

CINEMATOGRAFO FRANCO-ESPAÑOL. - (Duque de Alba, 6) Variación de programa todos los sábados.

PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral 125) - Todos los días de 5 a 11. - Siempre las mayores novedades, dos series distintas, cambios todas las semanas. El trio Mayora, los días festivos desde las tres.

CINEMATOGRAFO LA LATINA. - (Toledo, esquina a Cebada) - Grandes novedades en películas traídas del extranjero, todas en extremo origina es.

CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL. En comienda, 16, entre Meada de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematógrafos de Europa. - Todos los días, desde las 6 de la tarde, variadas secciones tomando parte en ellas Ferny Walmar, Adela Cubas y el célebre cantador flamenco el Muchuelo.

SALON VIBAOGRAPH. - Atocha 60. - Todas las secciones la película de actualidad, Los efectos de la bomba de la calle Mayor, y las señoritas Guerritas y el Sr. Assó, cantador de jotas.

Valores de Sociedades. Banco de España. Banco Hipotecario. Banco Hispano-Americano. Banco Español de Crédito. Comp. Arrendataria de Tabacos. Soc. de Electr. de Chamberi. Idem del Mediodía. Soc. Gen. Azucarera Preferente. Ferrocarriles Norte España. Unión Española de Explosivos.

Obligaciones. Cédulas del Banco Hipotecario. Sociedad de Chamberi 5%. del Mediodía 5%. Cédulas Lineal 8%. F. C. San Julián de Musques 5%. 1ª emisión. 2ª emisión. Valladolid Ariza. Serie C. Sociedad Azucarera 5%. Madrileña de Electricidad 5%. Ferrocarril Norte de España 4%.

Cambio extranjero. París. - A la vista por %. Londres - Libra esterlina.

Imp. de A. Alonso, Barbieri, 8.

J. & A. NICLAUSSE. Société des Générateurs inexplosibles "BREVETS NICLAUSSE". 24, RUE DES ARDENNES. - PARIS (XIX). Fuera de Concurso, Miembro del Jurado en las Exposiciones Universales de París, 1900, y San Luis, 1904. DIRECCIÓN TELEGRÁFICA. Instalaciones en las Marinas de Guerra. Fuera en caballos de las instalaciones. MARINAS DE GUERRA. GENERATEUR=PARIS; GENERADOR=BARCELONA. Resumen de las principales ventajas de estos generadores.

Compañía Transatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Julio 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 é isla de Santo Domingo.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

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

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Julio saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Buenos Aires** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, 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 Cardano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 21 de Julio de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Alicante** directamente para Génova, Vort-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires

El día 3 de Juli saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz, el vapor **Cataluña** directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz el vapor **M. L. Villa Verde** directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, La Palma, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á 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 Julio saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa 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, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por esmarotes 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.

Aviso importante.—Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á 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 la 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 & MAXIM, 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 hacen toda clase de trabajos mecánicos, tales como construcción y reparación de máquinas, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse á la

Dirección Gerencia: Montalbán, 3, Madrid

6 á 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 confian, 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, remolcadores, dragas. Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho. Machina de 100 toneladas.

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

Material para minas. Tranvías aéreos. Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente. Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción. Instalación de lavaderos. Construcciones metálicas, como fuektes, 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 unclonando en España y Portugal. Se envían presupuestos, pl nos 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 faciliten para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo á tarifa, que se manda á quien la pide.

Se invita á los autores y editores á 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 á los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras é instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905.

Rodríguez Martín (Manuel).—«Mares territoriales». Estudio de derecho internacional referente á la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastre en aguas libres. Obra de gran utilidad. Lleva juicios y críticas sobre la materia de tratar este asunto por el autor que suscriben generales y jefes de la Armada, académicos y catadáticos Derecho Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales ó más ventajosas condiciones que los establecimientos de mayor crédito, nacionales y extranjeros.

Por los convenios especiales que esta casa tiene con muchos autores y editores, facilitará á plazos, sin aumento de precio, la mayoría de las obras que anuncia.

Los pedidos deben mandarse acompañados de su importe en sobre-monedero, valores declarados, sellos de correo 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

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

PARA 1906

Año XXVIII de su publicación.

TRIS VOLUMINOSOS TOMOS

Ilustrado con Mapas en cartulina de las 40 provincias y el de Portugal.

CONTIENE

- 1. **ESTADÍSTICAS.**—Geográficas.—Históricas.—Descriptivas.—Monumentos.—Vías de comunicación.—Telegráficas, telefónicas, postales.—Producción agrícola, industrial, minera, etc.—Comerciales.—Industriales.—Principales contribuyentes.—Magistratura.—Administración del Estado, provinciales, municipales y académicas.—Ferias.—Fletes marítimos.—Aranceles, etc.—En fin, cuanto sea de utilidad para el comercio, industria, etc.
- 2. **ES EL ÚNICO** que da por sus tres tomos los apellidos, profesiones y calles de los habitantes de Madrid, Barcelona y Valencia.
- 3. **ES EL ÚNICO** que da por sus dos tomos los apellidos y profesiones de los habitantes de Sevilla, Lisboa y la Habana.
- 4. **ES EL ÚNICO** que da una información completa de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.
- 5. **ES EL ÚNICO** que da una información completa de todos los Estados Hispanoamericanos.
- 6. **ES EL ÚNICO** que contiene detalladamente la parte de total por cada R. R. de millas públicas por RR. OO.
- 7. **ES EL ÚNICO** que contiene todos los puertos de España por los que pasan los vapores por provincias, partidos judiciales, etc. Cada villa é lugar, incluyendo en cada uno de ellos una descripción geográfica, histórica y estadística, con indicación de las oficinas, estaciones de ferrocarril, telégrafos, telégrafos, etc.
- 8. **ES EL ÚNICO** que da una lista de los principales comerciantes, industriales, etc., de cada una de las provincias, con los nombres y apellidos de los que las ejercen.

Precio 25 Ptas.

FRANCO DE PORTES

ES EL ÚNICO DE ESPAÑA

QUE ESTÁ COMPLETO

ES EL ÚNICO QUE CONVIENE AL ANUNCIANTE

PERQUE SE LEE EN TODO EL MUNDO

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE é Hijos, Plaza de Santa Ana, núm. 16, 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 GIJÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BUEBOS

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

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

Perfumería GAL
Arenal, 2

BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso debidas á los más distinguidos literatos españoles. La mejor recomendación de esta «Biblioteca» es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Pereda Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrath, Duque de Rivas, Silva, etc.

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

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.
» Conde de Barner.
» Conde de Oñilleres.
Ilmo. » Berón de Vilagayá.
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

PRECIO: UNA PESETA

DE VENTA EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA Y AMÉRICA

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
» Trimestre.....	4,50 »
» Semes re.....	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 centimos, noticias una peseta.