Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.681 | REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN | Madrid, Martes 9 de Octubre de 1906 | CALLE DE BARBIERI, NÚM 8. | Segunda edición

¿Tendremos Escuadra?

No son ya solamente los profesionales quienes preguntan si habrá Marina, si tendremos Escuadra; lo preguntan también los profanos; esos que para comprender las grandezas de la patria no necesitan conocer el mecanismo marinero.

Los barcos son un conjunto de elementos ofensivos y defensivos consagrados á defender la patria y á proteger el comercio; un conglomerado de cañones de tiro rápido y planchas de blindaje cuyo objeto es evidenciar sobre el mar, la pujanza nacional.

Y van comprendiendo, hasta los profanos, que un país que no tiene Marina ni barcos no puede abrigar ningún género de pretensiones. Que los barcos sean de este ó del otro tipo; de este ó de aquel modelo importa poco á quienes ni los han de tripular ni los han de dirigir; lo esencial es tener os.

Alemania los tiene, y por eso se la respeta; Inglaterra los cuida y por eso se la teme; los Estados Unidos los cultiva y por eso se impone; Francia é Italia los aumentan y por eso conservan su hegemonía; únicamente España carece de barcos y por eso sin duda ni tiene colonias ni representación suficiente en el concierto internacional.

Hay que hacer barcos; de ello estamos todos convencidos. El nivel de cultura en que la masa general del país se encuentra, es más llevado que hace diez años; ya, por medio de la lectura de periódicos, se han asomado hasta los más profanos á la ventana internacional y comprenden que el mar es insondable, con más manga que puntal.

El gran vaso, ó la taza grande como se dice vulgarmente, es el que pone en comunicación las modernas nacionalidades; pero el mar, que aparentemente no es mayor ni más amplio ahora que en los antiguos tiempos, requiere como elemento indispensable para la comunicación internacional la existencia del barco. Luego el que no tiene barcos no puede comunicarse con las otras naciones; está aislado. Ese es el caso de la nación española.

No hace falta, por consiguiente, esforzarse mucho para que esta idea fecunda de la necesidad de la Marina arraigue; lo que hace falta es encauzarla. Esa es misión también de los periódicos, pero solo en parte.

El vulgo cree que el barco necesita una especie de telequino, una fuerza misteriosa para poderse manejar desde tierra; y considera que cuando le sobren por azares de la suerte unos cuantos millones acumulados de varios *superábits* podrá satisfacer esa necesidad y salir del aislamiento internacional en que vive.

Es como el que en perspectiva de tener que asistir como testigo á una boda lejana, espera á tener dinero para comprarse un frac ó un smoking, y cuando lo adquiere lo mete en el baul ó en el armario esperando el día solemne para plantárselo, sin fijarse en si estará arrugado ó lleno de polilla.

Hay que destruir esa apreciación errónea y hacer comprender á esos profanos que los barcos no se almacenan ni se guardan para utilizarles en el instante preciso, sino que han de estar continuamente en movimiento, esto es, navegando. Hay que tener barcos, hay que poseer un poder naval, una fuerza marítima, pero no para meterla en un arsenal ó en un puerto de refugio, sino para que navegue, para que se ejercite, para que pasee la bandera nacional por todos los mares; en suma, para que represente en la comunicación internacional, el alma, la vida, la personalidad de la Patria.

Todo el tiempo que estemos sin barcos, sin Marina, estaremos sin movimiento, sin vida, sin alma, sin personalidad; porque vivir amodorrados, sujetos al territorio, aislados de las demás naciones, no es vivir, sino vegetar.

Hace falta no sólo tener barcos y poseer un poder marítimo, sino tenerlo *pronto*, para que la personalidad nacional se relacione, se comunique, *viva* con las demás potencias.

Y pues todos vamos ya estando de acuerdo en lo esencial, esto es, en lo de adquirir buques ¿por qué no hemos de estarlo en todo lo demás, por ejemplo, en lo referente á la urgencia? España necesita barcos; pero ¿cuándo los tendrá? Eso es lo que hace falta saber y hacia lo que es indispensable encauzar el espíritu público ganoso de relacionarse internacionalmente.

OBRAS MARÍTIMAS

Los puertos y el tráfico en Francia

Para 1907 se preparan en Francia importantes obras destinadas á mejorar sus puertos y perfeccionar los elementos de tráfico de que actualmente disponen.

He aquí un esquema del programa: En Cherburgo se proyecta una dársena de 100 metros de longitud para submarinos, presupuestada en 520 000 francos, y un antepuerto en el Este del Homet que costará 7.0.000 También se ampliará el lazareto, cuya obra costará 79.000 francos.

En Brest se continuará la obra de mejorar el cauce del Penfeld, que importará 194 000 francos; de los diques de carena, 120.000 francos; construcción de una central eléctrica, 200.000; un puente trasbordador del Penfeld, 110.000; diques y muelles en la rada de abrigo, 1.000.000; dragado de la rada de refugio 250 000; dos diques de carena en Lanninon 500.000; una cala de construcción en Point-du Jour 238.000 y un dique de carena en el puerto comercial 400.000 francos.

En Lorient aumento de profundidad de los pasos y de la rada interior, 100.000 francos; prolongación de un dique de carena, 180 000; construcción de un embarcadero en Price-aux-Vases y dragado del puerto militar, 250.000.

En Rochefort 20.000 francos para mejorar las instalaciones para conservar el carbón.

En Tolón ensanche del depósito de carbones de Castigneau, 150.000; estación de submarinos, 300.000; reedificación de las escuelas Vauban incendiadas, 50.000 francos.

Además, un dique de carena en París, 50.000; en puertos y establecimientos marítimos de Ultramar, un crédito ilimitado; en Argelia, para diez semáforos, 200.000; en Túnez para Bizerta, 1.100.000; en Indochina para Saigon, 4.800.000; en el Senegal para Dakar, 3.500 000, y en Madagascar para Diego Suárez, 1.500.000 francos.

Todas estas obras son independientes de las de construcción en los mismos sitios y el total de los créditos asciende á 12 000.000 de francos.—X.

HACIENDA Y PRESUPUESTOS

La Hacienda y los presupuestos son hoy por hoy la nota saliente, como otro día lo fueron la libertad de conciencia y la reforma del Concordato. Todo no puede resolverse ni estudiarse á la vez, pero sean unos ú otros los temas de discusión, la política gira siempre en torno de problemas antiguos de muy difícil, si no imposible solución.

¡La Hacienda! Los propios ministeriales dicen de ella que es vieja, anacrónica y viciada. Eso dicen ahora los liberales, y pudieran sin gran esfuerzo suscribirla también los conservadores. Y se habla de modernizar la administración, de reformar los servicios, de regeneración pública.

¿Cómo podrá hacerse obra útil con instrumentos viejos, anacrónicos y viciados? El país quiere avanzar, los gobiernos y los partidos también; la opinión empuja hacia adelante, pero la Hacienda refrena estos impulsos, las energías se embotan, el entusiasmo se pierde y la fe se embota.

Liberales y conservadores proclaman convencidos que no es posible el progreso del país sin dar un gran impulso á la educación, á las escuelas de primera enseñanza, á las obras públicas, al ramo de Correos y Telégrafos, al desarrollo del Ejército, al renacimiento de la Marina, pero todo, eso que es fundamental, cuesta dinero, y los ministros de Hacienda, cuya política consiste en no quitar el pie de encima de esa enorme serpiente que se llama el *déficit*, se niegan bravamente á que el Estado gaste una peseta más de lo acostumbrado en esas innovaciones y reformas tan trascendentales.

La época de los milagros ha pasado ya, pero sin embargo, todavía hay quien confía en ellos y espera que se realicen. Y entre los que más confian y esperan, puede contarse al país, ese bondadoso país productor y contribuyente, siempre sufrido, siempre pacífico, siempre dispuesto al sacrificio.

Ese país que ha soportado guerras y desastres confiando siempre y esperando siempre en la fecunda obra de la paz, ha ido aumentando regularmente los recursos del Estado y de 700 millones, en números redondos, á que hace muy pocos años ascendía el total de ingresos del Evario, ha llegado casi sin respirar y por etapas muy breves á rebasar el presupuesto ideal de mil millones de ingreso.

El Estado percibe anualmente más de 300 millones de lo que antes percibía, esos millones se los da el país; pero el tan generoso, tan sufrido, tan bonachón, tan pacífico sigue confiando y esperando que el Estado, agradecido á sus sacrificios, le dará reformas favorables á la educación, á la enseñanza, á las obras públicas, á las comunicaciones postales y telegráficas, al Ejército y á la Marina.

El país puede esperar sentado, porque la Hacienda vieja, anacrónica y biciada es un pozo sin fondo, con nada se sacia, es voraz como ella sola y traga millones y más millones sin que los sacrificios del país, sin que los aumentos sucesivos en el presupuesto de ingresos, sin que el *superabit* procedente de las liquidaciones satisfactorias de los ejercicios económicos se conviertan en energía, en fuerza, en escuelas, armamentos militares ni buques de combate.

La Hacienda es vieja y mala, pero ¿qué diremos de los presupuestos? Desde los tiempos ya muy remotos, posteriores á la revolución, desde aquella época del insigne Camacho, se está hablando siempre de la tiranía de los presupuestos. Y esa es su característica, á tal punto, que presupuesto que no envuelve el carácter de tirano, no prospera.

La dictadura económica se viene ejerciendo sin interrupción desde aquellos tiempos ya tan lejanos en que el tesoro de la península subvenía á las deficiencias de los presupuestos de Ultramar. Después, á pretevto de la liquidación de las deudas por gastos de las guerras, la dictadura económica se ha hecho una enfermedad crónica y con la bandera de la política de la nivelación han pasado como estrellas fugaces por el ministerio de Hacienda hombres activos, emprendedores y resueltos: Villaverde, Echegaray y ahora el Sr. Navarro Reverter.

Con una Hacienda vieja, anacrómica y viciada y con unos presupuestos tiránicos, dictatoriales é infecundos, el país seguirá aumentando gradualmente el presupuesto de ingresos; pero seguirá sin escuelas, sin obras públicas, sin comunicaciones; con los correos y los telégrafos abandonados, con un ejército sin organizar y sin escuadra.

¿Y vamos á estar siempre así? ¿Va á repetirse este espectáculo en el cual la dictadura económica acogota al país, y el país, paciente y confiado no encuentra compensación á sus sacrificios constantes?

Es posible que no; es probable que llegue un momento en que eso cese; y convendrá que los partidos turnantes, la opinión y el espíritu público, mediten sobre estas cosas, porque los individuos, como las colectividades, y mucho más las Sociedades y los pueblos, no han venido á la plenitud de sus derechos para ser explotados.

ILUSIONES

CARTAS DE RECOMENDACION

Con el uso de las máquinas de escribir ha crecido de un modo espantable el trabajo en las secretarías particulares; trabajo estéril, pero abrumador.

Los secretarios particulares no existirían si en el mundo no existiesen las cartas de recomendación, que son, como nadie ignora, perfectamente inútiles.

Así como hay quien juega á los despropósitos, no falta quien juegue á las cortesías. Un personaje eminente firma una carta de recomendación, y otro hombre importante le contesta.

Hay quien guarda esas cartas como oro en paño, para demostrar en ocasiones solemnes que se ha codeado con la flor y nata del mundo político.

El que eso hace es un infeliz, porque no se le alcanza que los personajes, cuya firma conserva con tanto cuidado, no conceden importancia alguna á esas epístolas.

Las recomendaciones por carta son una enfermedad burocrática que ha tomado ya carácter endémico. Es una especie de tifus exantemático, con la diferencia de que el hospital de los atacados no está en el Cerro del Pimiento sino en las Secretarías y Gabinetes particulares.

Los secretarios y escribientes manejan las plumas ó las teclas mecanográfas y no dan abasto al trabajo de confeccionar cartas y notas de recomendación.

La literatura de esos documentos es sencilla, pero muy delicada; porque el menor descuido levanta ampollas, quiero decir, determina rozamientos y piques entre los ilustres personajes que firman las cartas en cuya virtualidad no creen.

Hay sujetos de buena casa, incapaces de dar un sablazo, al mismo San Bruno, que dió ciento por uno, si se les presentase en persona y que sin embargo se atreven á pedir una carta de recomendación.

El personaje importante recibe la nota, soporta la lata y el pretendiente se marcha con un manantial inagotable de esperanzas.

El secretario particular recibe de su jefe la nota del pretendiente y redacta para el mecanógrafo la carta anunciada: «Excmo S. D. Fulano de Tal, ministro, presidente ó subsecretario de tal parte: Mi distinguido y querido amigo: Tengo el más vivo interés», etc., etc.

Este interés tan vivo es... música celestial; valor convenido, pero el pretendiente cree que ya tiene con la carta de recomendación, metido en el bolsillo al personaje á quien va dirigida la epístola.

La decepción llega con la respuesta y eso que no puede ser más insinuante. La literatura es siempre la misma y los mecanógrafos oficiales la saben ya de memoria: «Excmo. Sr. D. Perengano de Cual, marqués, barón ó vizconde de tal, diputado á Cortes ó senador del Reino: Mi muy querido amigo: Tomo nota muy preferente de su recomendación» etc., etc.

La cortesía por delante; pero esto de las cartas de recomendación es como aquella famosa tostada hecha sin pan y sin manteca, de la que decía un chusco: «¿Sin pan y sin manteca? Pues... no veo la tostada.»

El vivo interés con que un señor eminente recomienda á un pretendiente del montón, queda reducido a un «tomo nota preferente», pero ya se sabe lo que son esas preferencias... billetes de libre circulación para la mansión del perpétuo olvido.

Pero entre tanto, las secretarías particulares trabajan, la cortesía epistolar va y viene como la ardilla de la fábula, los personajes de mas ó menos relumbron se entretienen y se dan importancia, y los pobres pretendientes confían.

Y no solamente confían, sino que esperan, y y no solamente esperan, sino que cuando hay elecciones para diputados ó para concejales, se apresuran a votar en favor de quien les recomendó con tan vivo interés y tomó nota preferente de sus deseos.

¿No ha de votar por ellos si son *los suyos?* Y el hombre ha pasado inviernos crudos y veranos irresistibles esperando a que subieran los suyos para pedirles esas cartas de recomendación y recibir esas contestaciones preferentes.

No sólo de pan vive el hombre, ó mejor dicho, el pretendiente de oficio, sino también de ilusiones... engañosas, livianas como el placer.

Abel Imart.

DE LA COSTA

POR TELÉGRAFO

Movimiento de buques.—Vapor inglés

Ferrol 8

—Terminadas las reparaciones en sus calderas, en breve saldrá, para dedicarse á la vigilancia de la pesca, el cañonero «Marqués de Molins».

—Procedente de las rías bajas, fondeó el «Marqués de la Victoria.

—Ha entrado de arribada, procedente de Inglaterra, el vapor inglés «Baiddon», de 6.000 toneladas y 125 tripulantes, con cargamento de carbón.

Dirigíase á Port-Said.

En alta mar reventó un tubo de la máquina é hirió de gravedad al maquinista.

ECOS NAVALES

Las pruebas del "Dreadnought,,

El secretario del Almirantazgo ha hecho público que en las pruebas preliminares del «Dreadnought», que comenzaron en la tarde del lunes de la semana pasada y concluyeron el martes por la noche, los resultados fueron muy satisfactorios. Su facilidad para maniobrar y evolucionar se demostró completamente así como también su excelente buen gobierno. También probó ser un buen buque para la mar; aunque esta prueba no se hizo con tiempo duro, como para declararla concluyente.

Se observó ausencia completa de vibración navegando á todas las velocidades.

Terminadas las pruebas preliminares, salió el «Dreadnought» el miércoles por la mañana para la prueba de treinta horas á un quinto de toda la fuerza de máquina en el canal de la Mancha, la cual terminó el jueves por la tarde; los resultados fueron completamente satisfactorios.

El sábado volvió á salir para la prueba de treinta horas á cuatro quintos de máquina. Según telegramas recibidos, también fué dicha prueba muy satifactoria.

Se sabe por conducto no oficial, que el máximo obtenido en las pruebas de velocidad fué de 21,5 nudos, ó sea medio nudo más de la estipulada, y por tanto 2 1[2 más que el andar del más rápido de los grandes acorazados hoy existentes en el mundo.

Los nuevos grandes acorazados ingleses

Se sabe que muy en breve publicará el Almirantazgo las especificaciones para la construcción de un buque similar al Dreadnought, que debe construirse por la industria privada, pues los otros dos del programa de este año se construirán en los astilleros de los Arsenales del Estado de Portsmouth y Devenport.

Las dos únicas empresas que han sido invitadas á presentar proposiciones para la construcción de dicho gran acorazado son las de los Sres. G. Armstrong Withworth and C.° de Newcastle on Tyne y la de los Sres. W. Beardmore and C.° de Dalmuir en Glasgow.

El Presupuesto de Marina

IV

En el capítulo primero, que trata de la Administración central, se incluía el personal del Consejo Supremo y el perteneciente á otros Ministerios, pues todo es Administración central; no considerando como tal, únicamente al Ministerio, como en anteriores Presupuestos, y de cuya manera, si llegara el caso, se haría más fácilmente la organización del Tribunal del Almirantazgo.

Seguidamente, y aparte de algunas variaciones importantes de redacción, englobando los servicios, la variación más importante era la creación del Estado Mayor Central.

Quizá parezca extraño á alguno de nuestros compañeros que sea yo el que abogue por el Estado Mayor Central, cuando en varias ocasiones he hecho á estas ideas una seria oposición, pero ha sido al Estado Mayor Central á la alemana, completamente opuesto á la ley fundamental del Estado, ó sea á la Constitución de la Monarquía, dándose el caso extraño que, mientras los hombres políticos abogaban por él, éramos los oficiales de la Armada los que recordábamos la contradicción, temiendo, y con razón, que una vez olvidado el origen de la creación del Estado Mayor, dejaran á la Marina frente á frente y en oposición con la ley más cara á todos los españoles.

El Estado Mayor Central que proponíamos bajo la base de lo que se hace en Inglaterra, era un Centro de estudio con muy poco personal, pudiendo dar carácter ejecutivo á sus proposiciones, mediante el Consejo del almirantazgo, cuyo nombre tomaba para ello el Centro Consultivo, autorizado de este modo á tener iniciativas: á la vez que el almirantazgo presidido por el ministro, constituía su elemento permanente en medio de la constante instabilidad política.

El ilustre almirante italiano, Canevaro, siendo ministro de Marina de su país, quiso hacer algo parecido para remediar el mal del constante cambio de ministros que, no es sólo defecto nuestro, sino del sistema en todo el mundo: y así buscábamos nosotros el medio de llegar á este resultado sin apenas aumento de personal ni de gastos.

El jefe de Estado Mayor Central había de ser indistintamente un vicealmirante, contralmirante ó capitán de navío de primera clase para que pudiera mejor escogerse y hacer permanente la persona; y con escaso personal, pues nada peor que un trabajo frenético, queriendo reformarlo todo en un día, que es á lo que se ven obligados los ministros, cuando, á nuestro entender, sólo yendo muy despacio y con mucho tiempo es como podrá tocarse el resultado de la fijeza que se busca.

Este capítulo tenía un pequeño aumento, debido á haber agrupado en él los servicios de Madrid; á la misérrima consignación de de 6 000 pesetas para material y libros del Estado Mayor; para la estadística, que antes no existía, y urgentes reparaciones en los edificios de la corte mientras no se construya el nuevo ministerio.

En el capítulo III, sin atrevernos á equiparar en emolumentos á los capitanes generales de los Departamentos, con los que á iguales cargos asigna el Presupuesto de Guerra, consignábamos para los mismos 6.000 pesetas para gastos de representación, tanto más justo cuanto que con las visitas de Escuadras ó buques extranjeros son las autoridades que más gastos tienen de este género, y cuya consignación es la mínima que tienen los cargos similares del Ejército.

En el mismo capítulo se asignaban tres médicos mayores para la asistencia del personal de los Departamentos, servicio justísimo y graduación indispensable por multitud de consideraciones.

Se restablecían las comandancias generales de Baleares y Canarias al mando de un capitán de navío de 1.ª, con emolumentos semejantes á los del Ejército.

Estas comandancias generales existieron hasta 1897, y es de la mayor importancia militar su restablecimiento, que evitaría la remisión á Madrid de muchos asuntos, á pesar de seguir afectas al departamento. Contaba además con facilidades gestionadas particularmente con los Ayuntamientos, pero, en cambio, con la grave dificultad, la de Canarias, que es más necesaria, de que por rivalidades locales que exigían que fuese dos ó ninguna, era dudoso que se llegara á una resolución en las Cortes. También para algunos asuntos de jurisdicción, que hubieran facilitado enormemente los servicios de la Marina mercante, no hallamos la conformidad del Consejo Supremo de Guerra y Marina, haciéndose necesaria una ley para llegar al objeto que nos proponíamos, pero ya que la fortuna no favorecía nuestros planes, nos contentábamos con dar un paso, restableciendo lo que nunca debió suprimirse; respetando, sin embargo, la intención, á nuestro juicio equivocada, que dictó esa medida y otras semejantes bajo un frenesí de sacrificio de que la Marina ha dado raro y no apreciado ejemplo.

El capículo V, referente á buques, es el que sufría mayor transformación, difícil de presentar sin el trabajo á la vista; en él se reune el pérsonal permanente, correspondiente al anexo que se agregaba al Presupuesto y aparecía de modo que se veía más claro para formar rápida estadística del costo del sostenimiento de cada buque, sin perjuicio de que en el capítulo se presentara en conjunto, como se hace en todas las naciones, y aun en varios presupuestos de otros ramos. La reunión de las clases por igualdad de emolumentos había de facilitar, no sólo la gestión de los cuentadantes, sino la necesaria flexibilidad del mando, sin perjuicio de sucesivas mejoras en años siguientes, que necesariamente había de ofrecerse á los que tuvieran este estudio como materia única de su atención, que es inútil decir que no tenía más que el primer impulso. El capítulo VI, de material de la flota, ciertamente que hubiera podido condensarse más, pero razones de prudencia aconsejaron dejarlo para otro año.

En este capítulo se hacía el cumbio de seis mandos más para capitanes de fragata.

En el capítulo VII, correspondiente á Infantería de Marina, se concentraban todos los servicios que corren á cargo de dicho Cuerpo, lo mismo en tierra que embarcados y atendiendo á acertadísimas indicaciones de la Inspección general sobre época de ejercicios se hicieron las salvedades consiguientes, aunque en la estrechez actual no se le pudo dar la fuerza que es absolutamente indispensable, no solo para su constitución, sino para el servicio que tiene á su cargo

Pocas variaciones ha habido que hacer, ni en la forma ni en el fondo, en otras atenciones; pero á título de curiosidad y hasta en descargo de los que pudieran extrañar que, acabado de imprimir un nuevo libro de señales internacionales, haya que hacer una nueva edición, les diremos que se calculó que la primera edición duraría algunos años, pero no se contó con los países hispano-americanos que, como es consiguiente, han hallado oportuna la traducción hecha por nuestro ministerio y han casi agotado dicha edición, sin alarma para los economistas, pues ha dejado al Estado un beneficio relativamente considerable. Esta lección y consideraciones de interés nacional motivaron una reunión con el Director del Observatorio y el de Hidrografía, suspendida momentáneamente, pero que puede servir de orientación en su día.

En previsión de la necesaria solución del problema de Ingenieros constructores é Ingenieros artilleros, se consignó un pequeño crédito personal que diera margen á empezar; según los trabajos y estudios que estaban haciéndose para asunto de tal trascendencia y dificultad. Como sin Presupuesto no se podía hacer nada, es un crédito de previsión, que si no se utiliza no causaría el perjuicio que puede causar su falta.

En los arsenales se hacía constar que el comandante general de el de Ferrol pudiera ser indistintamente un contralmirante ó un capitán de navío de primera clase; se pedía algún aumento de marinería y otros ajustes siempre importantes, aunque sin aumento en la cantidad. En el material se consignaba el entretenimiento en concepto de fondo económico; otros, en igual concepto, aumentando algo de descuidado capítulo del material de inventario de los talleres, que por el sistema actual necesitarían que no se agotasen las limas, ni se rompiesen las correas de transmisión, en suma, ser eterno. Como variación importante está la consignación de la marinería en el art. 3.° del capítulo XIII, que favorece grandemente su manejo, y la estadística, por la que se ve á primera vista que hay 6.746 marineros de todas clases en servicio activo.

Este Presupuesto venía á ser sensiblemente igual al anterior, aunque con pequeño aumento para carbón, carenas y otros

servicios dejados indudablemente indotados en aquél, siendo todos los aumentos asignados al material, casi sin excepción.

V. M. CONCAS.

EXTRANJERO

EL NUEVO GOBERNADOR DE CRETA

La Prensa griega publica amplias biografías del nuevo gobernador general de la isla de Creta.

Mr. Zaimis nació en 1855; hizo sus estudios en la Universidad de Atenas, completando luego su educación en las Universidades de Leipzig, Berlín y Heidelberg.

En 1879 fué elegido diputado por el distrito de Kalavryta; pero su elección tuvo que ser anulada, pues aún no tenía la edad legal.

En 1889 entró en el Parlamento, representando los distritos de Achaía é Ilis.

Por sus trabajos parlamentarios, logró ser elegido presidente de la Cámara helénica, y luego elevado á la Presidencia del Consejo de ministros, encargándose de la cartera de Negocios Extranjeros.

En 1901 volvió á ser presidente del Consejo de ministros, encargándose de la misma cartera.

MEMORIAS DE UN PRINCIPE

Han comenzado á publicarse en Berlín extractos de las Memorias del Príncipe Clovis de Hohenlohe, que resultan muy interesantes.

Los últimos extractos contienen curiosos detalles relativos á la ruptura entre el príncipe de Bismarck y el Emperador.

El príncipe de Hohenlohe dice que en una carta, fechada en 21 de Marzo de 1890, el Emperador explicó la marcha del príncipe de Bismarck á los comandantes de los cuerpos de ejército

Rusia quería ocupar militarmente Bulgaria y solicitaba la neutralidad de Alemania.

Pero el Emperador había prometido su concurso á Austria.

El príncipe, en cambio, quería dejar á Austria abandonada á sus propias fuerzas, y de esto surgió su divergencia con el Kaiser, que terminó con la dimisión del príncipe.

ITALIA Y AUSTRIA

Parece que entre los gobiernos de Roma y Viena continúan las negociaciones para que el Trentino sea cedido á Italia.

Austria beneficiará en cambio con la ocupación total de Macedonia, que Italia respetará según acuerdo.

El ministro de Negocios Extranjeros de Alemania irá en breve á Viena, acompañado del embajador de su país.

Relacónase dicho viaje con las negociaciones italo-austriacas.

LA SITUACION EN RUSIA

Telegrafían de San Petersburgo que la policía ha encontrado diez libras de dinamita y dos bombas en casa de una muchacha.

Esta casa era punto de reunión de los estudiantes.

La policía da Tomsk ha descubierto una galería subterránea que terminaba en una tienda contigua al Banco Público.

Dos trenes militares han descarrilado en la región de Tomsk. En este siniestro resultaron siete muertos y treinta heridos.

Han sido lanzadas dos bombas contra el vicegobernador de Kasán, el cual resultó con leves heridas.

El agresor consiguió escaparse.

En Sebastopol, cerca del cuartel de Breesteky, ha sido lanzada una bomba sobre el carruaje del del general Doumbad.

Este y dos soldados han resultado gravemente heridos.

Los puertos de Melilla y Chafarinas

La *Gaceta* publica hoy el Real decreto autorizando al ministro de Fomento para adjudicar en público concurso la ejecución de las obras de los puertos de Melilla y de Chafarinas.

Las bases que han de servir en el concurso para la contratación directa de las obras, además de las generales aprobadas para todas las obras públicas por Real decreto de 13 de Marzo de 1903, son las siguientes:

1.ª El adjudicatario se compromete á ejecutar las obras de los dos puertos de Melilla y Chafarinas por el importe de los presupuestos aprobados (3.543.246'80 pesetas para las de Melilla y 1.452.049'60 pesetas para las de Chafarina), pudiendo llevar á término los trabajos simultánea ó sucesivamente, pero en el plazo total de *tres años*. De dichos presupuestos aprobados se deducirá el importe de las obras ejecutadas por la Junta de Obras de los citados puertos hasta la fecha en que deberá comenzar sus trabajos el contratista ó adjudicatario, valoradas á los precios de los presupuestos aprobados.

2.ª En adjudicatario se hará cargo bajo inventario del material, maquinaria y obras adquiridas y ejecutadas por la Junta, á excepción de la parte de edificio destinada á oficinas, del que solamente podrá ocupar la parte destinada á maquinaria y almacenes, siendo de su cuenta la conservación y entretenimiento de todo ello hasta el final del período de construcción, en que haga entrega á la Junta, no sólo de todo lo inventariado, sino del material y maquinaria aportado por él, por valorarse en los precios unitarios, con sujeción á los cuales se harán los abonos de la obra que ejecute y de todo el material y mecanismos necesarios para la construcción de las obras.

3.ª Se dará *principio* á las obras dentro del plazo de *seis meses*, á contar de la fecha de la adjudicación, prosiguiéndose los trabajos en la forma, plazo, orden y bajo las condiciones de los proyectos respectivos y en las estipuladas en este contrato. El adjudicatario percibirá anualmente, en *metálico*, el *noventa por ciento* del importe de la *subvención anual* que el Estado asigne á estas obras, y la *restante cantidad* hasta el total importe de la obra que hubiere ejecutado, en *obligaciones amortizables*, en el plazo que oportunamente se fije, emitidas al tipo que oportunamente se fije, y devengando interés anual de un *seis por ciento* del valor nominal. Estos intereses se liquidarán al finalizar cada año, entregando su importe al contratista en obligaciones de las mismas condiciones citadas. Dichas obligaciones serán emitidas por la Junta de Obras del puerto de Melilla, con la garantía del Gobierno.

4.ª Si el contratista adquiriera para la colocación en obras de los bloques artificiales un titán ó otros mecanismos cuyo importe excediera de la cantidad consignada en el presupuesto para dicho destino, la Junta le abonará dicho sobreprecio, quedando de propiedad de ella dichos mecanismos al finalizar las obras. Podrá la Junta también, en vez de hacer dicho abono, indemnizar al contratista al finalizar las obras por el desgaste natural ó demérito de dichos mecanismos necesarios para la colocación de los bloques, mediante tasación pericial, quedándose en este caso el contratista con el titán ó medios auxiliares que hubiere suministrado que no figuren en el presupuesto de las obras.

5.ª Se acreditará mensualmente al contratista el importe de las obras ejecutadas con arreglo á las certificaciones expedidas por el ingeniero director, y su abono se hará por la Junta de obras de los citados puertos, en la forma indicada en la condición 3.ª y con cargo los fondos generales que dicha Junta administra.

6.ª Si las actuales canteras del puerto de Melilla no diesen la total cantidad de piedra necesaria (lo que no es de esperar, pues las tres cuartas partes del total volumen preciso se tiene aforado), y el contratista tuviera que abrir nueva cantera y prolongar el ferrocarril, la Junta le abonaría, á los precios de presupuesto, el importe de las obras de desbroce de la nueva cantera y el de las que tuviere que ejecutar al prolongar el ferrocarril, previo siempre el informe del ingeniero director de las obras y la autorización de la superioridad.

7.ª El depósito provisional para tomar parte en este concurso para la contratación directa de las obras de los citados puertos será el 1 por 100 del total importe de los presupuestos aprobados. Dicho depósito se hará en la caja general de Depósitos ó en su sucursal de Málaga.

8.ª El adjudicatario deberá elevar el depósito provisional al 5 por 100 del presupuesto de las obras para constituir el definitivo, quedando dicha cantidad en fianza hasta la terminación de las obras, después que cesen los compromisos contraídos por el contratista y sean recibidas las mismas. Dicha fianza, la que, como el depósito provisional, podrá hacerse en valores de la Deuda pública al tipo de la cotización del día, se deberá constituir dentro del plazo de treinta días, á contar de la fecha de la adjudicación. En dicho plazo debera el contratista formular la escritura de contratación, siendo de su cuenta los gastos que ocasione el otorgamiento de dicha escritura.

9.ª Por *cada día* que se retrase la terminación de las obras del plazo de ejecución convenido sin causa justificada, el contratista deberá abonar á la Junta la cantidad de 200 pesetas durante el primer mes de retraso, y si se demorara más la terminación, abonará la de 400 pesetas diarias durante los cinco meses, transcurridos los cuales sin terminar la obra se rescindirá el contrato, con pérdida de la fianza.

10. El contratista desarrollará sus trabajos en el orden prescrito en el pliego de condiciones facultativas, estando en todos los casos obligado á las modificaciones que se prevengan, previa aprobación de las mismas por la Superioridad.

11. El contratista en sus relaciones por los obreros, deberá atenerse á la ley de Accidentes del trabajo y al Real decreto de Reformas sociales de 20 de Junio de 1902, sobre contratos.

12. Los gastos de replanteo y liquidaciones serán de cuenta del contratista,

Desde Barcelona

8 Octubre.

Conforme habíamos anticipado, ayer fondeó en este puerto, á las siete, amarrando sus cabos de popa en la escollera del Este, el crucero «Carlos V». Viene á su bordo el ilustrado general Matta, que tantos y tan buenos recuerdos dejó en esta ciudad durante su estancia como comandante de la provincia.

Como que según rumores, el «Carlos V» tiene que hacer un repaso en los condensadores, muchísimo celebraríamos lo hiciese aquí, pues además de servir para poner á prueba la industria catalana, nos proporcionaría el placer de tener entre nosotros unos pocos días más al ilustre general Matta, que tantísimas simpatías dejó en esta ciudad, y al comandante del crucero señor Morgado, que también cuenta con numerosos amigos.

Consejo de ministros

En el Consejo de ministros celebrado ayer tarde se dispuso que una instancia del Centro Hispano marroquí pidiendo reformas en nuestras posesiones de Africa, para facilitar las relaciones comerciales en aquel país, pase al ministerio de Fomento.

Dióse cuenta de una exposición de la Liga Antiduelista. Pasó al ministerio de Gracia y Justicia.

Se despachó un expediente de pena de muerte, á que fué condenado un confinado de Ceuta.

Se deliberó ampliamente sobre el proyecto de ley de Asociaciones, conviniendo por unanimidad los ministros, en las ideas fundamentales del proyecto.

PROBLEMAS NACIONALES

Restauración del Poder Naval

Ser ó no ser

Mucho se ha escrito, mucho se ha hablado de este problema transcendental, que por su raigambre en la vida de la nación, por su positiva é incontrastable influencia en el desenvolvimiento y porvenir de nuestro comercio é industrias, y por ser clave y eje de los destinos de la patria, tanto y tan de verdad debiera de interesarnos á todos los españoles. Mas en un ambiente de neurastenia social, en el *statu quo* de un indiferentismo funesto, apenas el espíritu público se ha detenido á meditar —percatado de la inminencia de tantos peligros ciertos y espolado por el natural instinto de conservación y por la aplicación bien orienda de sus energías soterradas y de las ansias de progreso y mejora para cuanto en nuestro solar significa fuerza y vida—de que la restauración del poder naval es para España cuestión de vida ó muerte.

Por desgracia, no es esto lo que, flotando ante nuestros ojos, hiere y profundiza el convencimiento de la generalidad. ¿Nos empeñamos en permanecer de cara á la imprevisión? Los libros, los discursos, los proyectos varios desflorados en las Cortes y diluídos en debates al fin estériles, no han bastado á hacer atmósfera de persuación en en pro de tamaña necesidad; quienes la estiman sólo tema académico ó elucubración técnica que aparta aún de su enunciación á los profanos; quienes la consideran cuestión meramente militar en que la desconfianza que generó la fatalidad de un desastre, no imputable á la marina, disuade de entrar; quienes, á nombre de economías comineras y contraproducentes, reputan providez derrochona y malbaratamiento supérfluo, que no hemos menester, aquello á que las circunstancias del país, la extensión de nuestras y altas razones que afectan á la soberanía, compelen y plantean con urgencia inaplazable.

Y, ciertamente, en lo que todos tenemos que coincidir y machacar perseverantemente hasta que la verdad cristalice en un estado de opinión y en una acción común es en que no se trata de una cuestión privativa de tal ó cual partido, sino de un problema nacional que por su gravedad y perentoriedad pide prelación.

Ya sostuve en el proyecto que presenté al Parlamento como ministro de Marina, en 1906, y he mantenido en todas ocasiones, cuán insensato sería que España no aspirase á disponer de una fuerza naval, porque es indudable que nuestra presente vulnerabilidad internacional no debe seguir, y que la más hábil y costosa organización defensiva de las costas, la mejor dispuesta acumulación de cañones y torpedos en puertos y lugares estratégicos del litoral, dado caso que bastase á asegurar la integridad del territorio patrio, sería pobre cosa para garantir la vida extensa de una Nación que recibe del mar y por el mar envía el 85 por 100 de sus importaciones; que posee archipiélagos interesantísimos, uno de los cuales dista más de 700 millas de la península; que tiene centenares de miles de súbditos derramados por tierra extranjera, y que sustenta un ideal de expansión aunque ella sea pacífico, allende el Estrecho.

La realidad inexcusable sienta, pues, un dilema, y sus términos estrechan y apremian sin subterfugio: ó tiene la Nación poder naval eficiente ó habrá de renunciar forzosamente á todo.

¿No ha llegado todavía la hora? ¿Hemos de vivir en perpetua y desastrada improvisación? Amén de la defensa propia, los empeños afrontados en la Conferencia de Algeciras, ¿á nada obligan á España?

El programa de Escuadra

Ahora bien, ¿qué fuerza naval ha de tener nuestra nación con arreglo á sus fines, á sus necesidades y á sus medios?

Si en la necesidad únicamente hubiéramos de inspirarnos, se hubiese resuelto el problema tiempo ha en estos términos: Escuadra de acorazados de alta mar para la conservación y defensa de las islas Canarias y Baleares y, en general, para el sostén de los intereses de España en el mar; cruceros veloces para atacar las corrientes comerciales que tienen como pasos obligados el Estrecho de Gibraltar y el frontón galaico, y el mismo archipiélago canario; flotillas de torpederos y cañoneros que, protegidas por acorazados guardacostas, cooperasen á la eficacia de las obras estacionarias en tierra y librasen de todo, cuidado relativo á la defensa de los puertos, á la Escuadra de combate.

Seguramente constríñese asustadiza la modestia de nuestros recursos económicos ante el enunciado de este plan. Pero si la necesidad es imperiosa, si la Marina de guerra ha de cubrir y proteger los movimientos y desenvolvimientos de nuestros barcos mercantes; si nuestras plazas marítimas de comercio, en su espantable indefesión presente, no podrían impedir ni resistir un bloqueo; si, aun cerrando los ojos á los intereses que del lado allá de los mares reclaman la actividad de nuestros gobernantes y abren ruta para ampliar el tráfico y la producción del país, España no puede fiar exclusivamente á sus fuerzas la propia seguridad contra las violencias de los poderosos—que harto cara hemos pagado la política suicida de aislamiento—, ¿por qué no enderezar la política naval todos los partidos á procurar que España sea tomada en cuenta en las previsiones internacionales?

Escuadra preeminentemente de defensa, Escuadra homogénea, dando preponderancia en ella, en el reparto de los pesos del buque, al artillado y al blindaje, con radio de acción y velocidad bastantes á su objetivo, con desplazamiento que no baje de 14.000 toneladas, por lo menos, con dos grupos que formen siquiera cuatro grandes unidades cada uno, aprovechando para cruceros auxiliares los principales de que disponemos hoy, con los torpederos indispensables para cubrir las costas, con submarinos y sumergibles en número proporcionado á las bases de operaciones y puertos de refugio y plazas comerciales que por su especial importancia se determinen: esta es la Escuadra que en el presente necesitamos.

Y en construirla aquí, tanto en llenar la la necesidad de tenerla debe pronunciarse el patriotismo de los españoles. El fomento y vitalidad de las industrias nacionales lo reclama. Abónalo el firme convencimiento de que todo poder naval que con la industria del mismo país no mantiene enlace orgánico se deshace y concluye. No faltan elementos en España, desde lo que concierne á las primeras materias, hasta lo más difícil y acabado de la construcción. Lo que falta es estímulo, protección decidida por parte del Estado, encauzamiento y aplicación adecuados de iniciativas y energías, que no deben ser desaprovechadas. En estos tiempos, en que los Estados se arrojan al terreno de la lucha económica para ayudar en la concurrencia internacional á sus respectivos ciudadanos, no sólo con la virtualidad de los Aranceles de Aduana ó la asistencia más directa todavía de las primas, subvenciones, devoluciones de derechos, etcétera, sino también asegurándoles la clientela de las necesidades oficiales mediante los contratos de obras, suministros y servicios públicos, fuera doloroso que la importante suma á que habría de ascender el coste de tal escuadra, en vez de venir á fecundar la metalurgia y la construcción naval españolas, refluyese en provecho y emulación de las actividades extranjeras.

¿A éstas, en todo caso, habríales de alcanzar cuanto con submarinos y sumergibles se relacionara, por lo especial y delicado de las máquinas y demás elementos de tales construcciones y por la falta de práctica que respecto de su fabricación, es de advertir en nuestros astilleros, aparte otras razones que afectan á los tipos de unos y otros barcos.

Claro que al logro feliz de estos empeños, la experiencia habría de apartarnos de los derroteros en que la imprevisión y la torpeza nos estancaron. Semilla de escarmiento da cosecha de enmienda. Con sus deficiencias, con toda la impopularidad que les acarreó su vetusta y viciada organización, ¿no cabe dar otra orientación á los arsenales en el gran problema de las construcciones? ¿En qué forma? En la mejor, que, dejando á salvo los supremos intereses del Estado y favoreciendo á la par los ingresos del Tesoro y la prosperidad de las industrias nacionales, mantenga en actividad constante los astilleros y restaure de una vez nuestro poder naval, sin los entorpecimientos de consignaciones agonizantes que, al largo término de la construcción, dejan anticuados los tipos de barcos que se escogieron.

¿No se quiere recargar el presupuesto, en gracia á la nivelación, con tantos millones cuantos haga indispensables la reforma radical y completa de arsenales y astilleros? Está bien; pero cabe entregar temporalmente las secciones fabriles de Ferrol y Cartagena á la industria privada, ya en arriendo, ya mediante contratación de servicios y fabricaciones, y reservarse el Estado el arsenal y astillero de Cádiz, reorganizándolo de la manera que, siendo esta plaza base principal de operaciones por su posición estratégica, atienda en tiempo de paz á las carenas y reparaciones de la flota y provea en tiempo de guerra de cuantos elementos de combate requiera.

A estas alturas, ni nos es dado retrocedere ni, en el quietismo soñoliento que nos caracteriza, marchar. Proceder por retazos, construir ahora un barco y dentro de diez ó quince años otro, es, sencillamente, arrojar el dinero al mar y engañar á la opinión. Los Tratados comerciales, las reclamaciones diplomáticas, las negociaciones para ampliar y asegurar mercados en el extranjero, no tienen otro punto de apoyo ni mejor garantía en la política mundial que una buena escuadra.

¿Con qué recursos? Sin presupuestos extraordinarios, sin grandes sacrificios para la Nación: con una operación de crédito especial que, como ministro de Marina hube de significar hace poco más de un año á las Cortes, tendría España los 306 millones de pesetas que importarían todas las unidades de la flota, y que durante un período de siete años habrían de irse pagando insensiblemente, con interés módico, en progresión radical y lógica, que no recargaría el presupuesto ordinario más que en 1.895.742'50 pesetas al primer plazo; en 4.935.299 al segundo; en 7.976.069 al tercero; en 11.029.161 al cuarto; en 14.067.837 al quinto; en 17.121.859 al sexto, y el último en pesetas 18.714.392. La cuesta es llevadera; la carga escalonada, graduada, amortizable, no rendiría, ni siquiera fatigaría los alientos de la Nación.

Sólo así corresponderán los resultados á lo previsto en la solución del problema. Sólo rectificando los desdichados sistemas y procedimientos del pasado, rayando la costadura en que fueron á encallar las más certeras iniciativas, levantando de nueva planta el edificio de nuestra Marina, con la reforma y adaptación de sus servicios todos á este otro régimen que anhelamos de sinceridad y de providente gasto, sin derroche ni tacañería, habremos adelantado mucho la obra compleja y reproductiva de la reconstitución del país.

Los puertos militares

Personal instruído con la práctica en el funcionamiento de las máquinas navales más modernas y puertos militares habilitados conforme las exigencias de nuestros días; he aquí las dos atenciones capitales que precisa llenar previamente al intentar poner en vía de ejecución un programa de

---

28 *Folletín del* DIARIO DE LA MARINA

LA ISLA DEL TESORO

POR R. L. STEVENSON

«¡Por la memoria del viejo Flint!» y Silver añadió: «¡Por el éxito feliz de nuestra empresa y para que podamos tener *pudding* mientras vivamos!»

De repente me invadió una claridad azulada que despedían los rayos de la luna llena, y que, plateando el palo de mesana, descendía hasta el centro de la vela mayor.

Estaba perdido.

Pero casi en el mismo instante el serviola gritó:

—¡Tierra!

XII

CONSEJO DE GUERRA

Hubo un gran tumulto sobre cubierta; todo el mundo se precipitaba fuera de los camarotes para conocer la exactitud de la noticia dada por el serviola, y yo me aproveché de aquella confusión para deslizarme fuera del barril costeando la vela de mesana, y llegando sin ser notado á reunirse con Hunter y el Dr. Levesey.

Todo el mundo estaba vuelto hacia el costado de babor, y aunque se había levantado una neblina bastante espesa al mismo tiempo que la luna, podía distinguirse al SE. dos colinas separadas por una milla de distancia, y detrás de una de ellas una montaña, cuya cima estaba envuelta en la bruma.

Yo veía todo esto como en un sueño, pues estaba aún bajo la impresión del horrible espanto que acababa de experimentar.

Oí la voz del capitán Smollet dando órdenes; se apoyó dos puntos más cerca del viento, siguiendo desde entonces un derrotero que debía de dejar la isla al Este.

¿Alguno de vosotros, preguntó el capitán á la tripulación, conoce la tierra que está enfrente de nosotros?

—Yo, mi capitán, respondió al momento Juan Silver; y he desembarcado en ella para hacer agua en un buque mercante en que iba de cocinero.

—¿El fondeadero no está al Sur, detrás de un islote? preguntó el capitán.

—Precisamente detrás del islote del *Esqueleto*, como le llaman, y que era, según creo, hace algún tiempo, una guarida de piratas. Un marinero que llevábamos á bordo conocía muy bien la isla, y señalaba y nombraba todos los sitios ó lugares. Esa colina, hacia el Norte, se llama *El palo de mesana*, y las otras dos, yendo hacia el Sur, *El palo mayor* y *El palo trinquete*. Están todas casi sobre una línea recta, y la de enmedio es la más elevada. Pero se llama generalmente á la de en medio *El catalejo*, puesto que desde allí se decía observaban el mar los piratas cuando sus buques estaban en el fondeadero.

—Aquí tengo un mapa, añadió el capitán Smollet; mirad si reconocéis el sitio.

Los ojos de Juan Silver lanzaron un relámpago al coger el mapa; pero una mirada que eché sobre el papel me bastó para comprender que se iba á llevar chasco.

Aquel mapa no era el que habíamos encontrado en el cofre de Billy Bones; era una copia perfectamente hecha de los nombres, sondajes y latitudes, pero suprimiendo las cruces encarnadas y las notas manuscritas.

A pesar de su contrariedad, Silver tuvo fuerza de voluntad suficiente para disimular.

—Sí, dijo: ¡está perfectamente dibujado! ¿Quién puede haber hecho este mapa? ¡De seguro que no han sido los piratas, que son unos ignorantes!... ¡Ah! Aquí está «el fondeadero del capitan Kid,» como le llamaba mi camarada... que tiene una gran corriente al Sur, luego al Norte y al Oeste, á lo largo de la costa. Razón habéis tenido, capitán, en apoyar sobre el viento y dejar la isla á babor, en el caso de que fuese vuestra intención de ir á fondear allí, pues no hay sitio mejor en estos parajes...

—Está bien, replicó el capitán; podéis retiraros. Si necesito de nuevo el concurso de vuestra experiencia, os mandaré llamar.

Yo estaba atónito al considerar la audacia con que confesaba Juan Silver conocer la isla, y aproximándose á mí y poniendo su mano en mi hombro:

—¡Esa isla, amigo, es un verdadero paraíso para un chico de tu edad! Podrás subirte á los arboles, bañarte, perseguir las cabras monteses y escalar montes y colinas... ¡Sólo en pensar en ello se me quitan treinta años de encima!... ¡Es tan hermoso ser joven y tener diez dedos en los pies!... Cuando saltes á tierra no olvides venir antes á buscarme, y te llenaré los bolsillos para que te regales!...

Y después de pronunciar estas palabras y de haberme dado un golpecito en la espalda, bajó cojeando á su cocina.

El capitán Smollet, Trelawney y el doctor estaban hablando con el contramaestre, y á pesar de mi impaciencia por decirles lo que acababa de oir, no me atreví á abordarles directamente, y mientras que buscaba un pretexto para aproximarme á ellos, el doctor Livesey me llamó para que le trajera la pipa.

Apenas me hube acercado á él, le dije en voz baja.

—Doctor, ¡tengo terribles noticias que daros! Os ruego que digais al capitán y á Mr. Trelawney que bajen al salón, y con cualquier pretexto me enviáis á llamar...

La fisonomía del doctor se alteró un instante; pero reponiéndose enseguida:

—Gracias, Jim; es cuanto deseaba saber, dijo en voz alta, como si yo hubiese respondido á una pregunta hecha por él.

Y dando media vuelta, se reunió á sus dos amigos.

Hablaron un momento, y comprendí que el doctor transmitía mi petición, á pesar de que ninguno de ellos diera la más pequeña muestra de inquietud ó asombro.

El capitán enseguida dió una orden á Job Anderson, y el pito del contramaestre llamó á todo el mundo sobre el puente.

—Hijos míos, dijo el capitán; la tierra que acaba de señalar el vigía es el fin de nuestro viaje, y como Mr. Trelawney es la suma

Escuadra. Sin ello, buque y astilleros huelgan. No se movilizan, no se repostan, no acuden á su entretenimiento como es debido los barcos de guerra; los adelantos crecientes de la construcción marítimomilitar requieren en tierra amplios y especiales elementos y previsiones en que se aunan con la economía de todo género la rapidez y perfección en las operaciones. Para transportar y repostar los buques, limpiar sus fondos y reparar sus averías, el tiempo es oro.

No nos engañaremos con piadosas ficciones. La sinceridad nos mueve á confesar á cuantos por deber y con afán de estudio hemos visitado los puertos militares de el Ferrol, Cartagena y Cádiz que están desmantelados para lo que es su primordial objeto, que no puede ser demorada su habitación, que se trae grave responsabilidad no poniéndolos cuanto antes en condiciones de servicio. A esto respondía mi proyecto, que con el presupuesto de Marina para 1906 quedó pendiente de discusión en las Cámaras, por la vertiginosa rapidez con que, desde la catástrofe colonial, se suceden aquí los Gobiernos; y principalmente en tal presupuesto se fijaba ya el primer plazo del necesario crédito.

De las deficiencias de esos tres puertos, ¿qué decir que no esté en el ánimo de todos? Hay que dotarlos de buenos diques, de gradas y muelles en que la última palabra de la industria naval, más que obstáculos halla facilidades y auxilios para hacer pronta y cómodamente la carga y descarga. Ni siquiera hay aljibes, como fuera de desear, ni polvorines flotantes, ni remolcadores, ni *muertos*, ni barcazas para transportar municiones y carbón. Lo mezquino, lo viejo, lo que improvisó la rutina y arrumbó el abandono ó el desaliento ante la sordera de los poderes públicos, nos sale al paso y muestra sus desnudeces. La situación del mejor puerto, el que tenemos en el Noroeste, es lamentable: ¿cómo no han de estar los demás? El remolcador de el Ferrol se construyó para navegar cinco millas por hora, y apenas anda tres. Allí no pudo ser auxiliado, como demandaba, el *Príncipe Jorge* en 1903, porque el dique de la Campana carecía de capacidad para que en él entrase el acorazado inglés. El dique fué bueno en su tiempo, pero ahora .. su insuficiencia, sus filtraciones le jubilan de hecho. Nuevo el dique de la Carraca, tiénele inutilizable la falta de dársena ó antedique. Y en cuanto al de Cartagena, no sirve más que para barcos que no desplacen más de 12.000 toneladas.

¿Cómo en tal estado y en tanta penuria y regateo de medios serán puntos de apoyo de la flota? ¿cómo se repostarán de carbón y agua los barcos, si aun en estas sencillas operaciones no es posible en un día poner al costado de un buque la séptima parte de lo que igual tiempo abastecen los puertos extranjeros bien habilitados á sus escuadras?

Por ahí cabalmente hay que empezar. Son los puertos militares los cimientos del programa, y todavía en la atmósfera parlamentaria, en el ambiente nacional, la perplejidad recelosa ó el encogimiento de hombros de los más no se resuelve á emprender sobre la marcha y con empuje patriótico esta obra hasta su coronamiento, ya que por su ordenado y completo desarrollo, y á merced de su influjo, España podrá afianzar su respetabilidad como Nación y cumplir sin intermitencias sus destinos providenciales en la historia.

EDUARDO COBIÁN.

(Del *Mercurio* de Barcelona.)

SUCESOS

Dos suicidios

Un sujeto decentemente vestido, se suicidó ayer tarde detrás de las tapias del Retiro, disparándose un tiro de pistola en la sién derecha.

El Juzgado se constituyó en el sitio del hecho, recogiendo un sobre que decía «á mi mujer» y una cédula que según parece no correspondía al suicida.

Se llamaba éste José María Secades.

* * *

También en la calle de Bailén se suicidó anoche dentro de un coche de punto, un soldado de Caballería llamado Francisco Almansa, de la guarnición en Aranjuez.

Dispróse un tiro de revólver en la sién derecha.

El cochero condujo el cadáver á la Clínica de urgencia.

El suicida dejó una carta en la que dice únicamente que no se culpe á nadie de su muerte.

Un obrero muerto

Estando trabajando en el tejado de una casa en construcción del paseo de Luchana, el obrero Gabriel Martín Jordán tuvo la desgracia de resbalar, cayendo á la calle y sufriendo gravísimas heridas.

Al ser conducido á la Casa de Socorro de Chamberí falleció el infeliz obrero.

¡OTRO TORO!

Carreras y sustos

A las diez y media se produjo anoche un regular escándalo en el café Universal.

Una muchachuela de vida airada, para burlar la persecución de que era objeto por parte de un guardia, se metió en el café mencionado y tras ella penetró el agente, temeroso de que se le huyese la caza.

La perseguida comenzó á hacer *regates* para librarse de su perseguidor, y éste, sin darse por vencido, corrió detrás de ella, hasta que logró darle alcance.

Entonces varios concurrentes comenzaron á protestar á gritos de que el guardia quisiese cumplir la orden que tenía de detener á una de las muchísimas jovenzuelas que infestan desde el anochecer las inmediaciones de la Puerta del Sol.

A la protesta de los de dentro del café unieron la suya los que, atraídos por la escena, la presenciaban desde la calle, y cuando mayor era el alboroto se le ocurrió á un guasón gritar desaforadamente:

—¡Que viene el toro!

Al oir esta frase produjose una gran confusión. Hubo gritos, chillidos, carreras, rotura de cristales y otros excesos.

Por fin se hizo la calma y la tranquilidad volvió á reinar entre los concurrentes al café, mientras la muchacha origen de todo era conducida á la delegación del distrito.

Información de Marina

Reales decretos

Circulando los Reales decretos siguientes expedidos por el ministerio de la Guerra:

Concede la gran cruz de San Hermenegildo, al capitán de navío de primera clase, en situación de reserva, D. Manuel Montero Rapallo.

Dispone cese de consejero del Supremo de Guerra y Marina el vicealmirante, en situación de reserva, D. José Navarro Ferrandy.

Nombrando para el expresado cargo, al vicealmirante D. Enrique Albacete y Fustes.

Eclesiástico

Promueve á sus inmediatos empleos, al cura de departamento D. José Yáñez Cersa; capellán mayor, D. Elías Vargas Zurita; primer capellán, D. Francisco Olivares Avila, y segundo, D. Pablo Catalán Fernández, entrando en número, procedente de la situación de supernumerario, el de este último empleo D. Hermenegildo Peracho y Sanz.

Vigías de Semáforos

Concede la graduación de alférez de navío, al segundo vigía D. Joaquín Isbert y Casas.

Desde San Fernando

8 Octubre.

Noticias de Marina.—Del Departamento.

Para su informe por una junta de médicos, se remite á la Jefatura de Sanidad, expediente relativo al pase de la Escala de arsenales del segundo contramaestre graduado D. Cristóbal Puerta.

—Pasa portado para Huelva con objeto de embarcar en el cañonero «Ponce de León», el segundo contramaestre graduado D. Francisco Merino.

—Se concede dos meses de licencia por enfermo al tercer condestable D. Pedro Peralta García.

—Al ministro se remite instancia del teniente de navío de primera D. Ignacio Pintado, en súplica de ingreso en la Real y militar Orden de San Hermenegildo.

—Al mismo se íd. íd. del asesor de Marina de Santa Cruz de Tenerife D. Francisco de Armas, que solicita una recompensa por servicios especiales prestados.

Al subsecretario se remite instancia del coronel de Infantería de Marina D. Justo Lambea, que solicita ser incluído en la escala de aspirantes á pensión de la placa de San Hermenegildo.

LOS ESTRENOS

"El señor Embajador,,

El domingo por la tarde se estrenó en el teatro Price la opereta en tres actos, original de Ferrasse, que lleva por título *El señor Embajador*.

La obra es una traducción de la opereta francesa *Monsieur de la Palisse* que con gran éxito fué representada en París durante la pasada temporada teatral.

Contiene el libreto algunas deficiencias que fueron hábilmente salvadas por el señor Mesejo, que en el papel de embajador, como en todos los que hace, nos demostró ser un actor de cuerpo entero.

La música es de las que sin contener grandes novedades, se escuchan á gusto y se pegan al oído.

Además la obra contiene algunas escenas muy bien confeccionadas y muy originales.

Trabajando estuvieron á buena altura todas y todos.

Por lo tanto *El señor Embajador* reune condiciones más que suficientes para que merezca ser visto y oído y buena prueba de ello es el que en todas las representaciones, es numeroso el público que acude al teatro de Price á aplaudir la opereta de Ferrasse.

ROBERTO CARDINI.

TEATROS

COMEDIA

El próximo sábado, como está anunciado, se verificará la inauguración de la temporada con el estreno de la célebre comedia en tres actos de Edmundo Rostand, *Les Romanesques*, traducida en verso castellano por Antonio Palomero, con el título de *Los noveleros*.

Reparto: Silvia, señorita Oria, Percinel, señora Pino; Straforel, Sr. Llano; Bergamín, Sr. Ramírez; Pasquinot, Sr. Vigo; Blas; Sr. Sala.

Espadachines, músicos, negros, portadores de antorchas, un notario, cuatro burgueses, etc.

Figurines de Soler Rovirosa, Decorado de Amorós y Blancas.

GRAN TEATRO

En la presente semana se verificará en este teatro el estreno de la alcaldada en cuatro cerrojazos y un prólogo, original de aplaudidos autores, titulada *¡¡Que se va á cerrar!!*, en la que toman parte Loreto Prado y Enrique Chicote.

Para esta obra construye una decoración el reputado escenógrafo Sr. Martínez Gari.

NOVEDADES

El día 20, como hemos anunciado, tendrá lugar la inauguración de la temporada en este teatro.

La lista de la compañía ya la conocen nuestros lectores, y solo nos resta añadir que figuran:

Pintor escenógrafo.—J. Martínez Gari.

Sastrería.—J. Vila.

Representante de la Empresa.—Bartolomé Velázquez.

Además de los más apladidos melodramas del repertorio, la Empresa tiene en su poder las siguintes obras nuevas:

«Juck» ó «El hijo del ahorcado», «La maldición», «El mudo», «Falsas creencias», «El ángel de los huérfanos», «Las víctimas del claustro», «La plegaria de los náufragos», «Los corrigendos», etc. etc.

La obra de inauguración será el hermoso drama «María Antonieta» ó La revolución en Francia».

LA GACETA

La de hoy contiene las disposiciones siguientes:

Ministerio de la Gobernación.—Real decreto concediendo á la villa de Muros (Coruña) los títulos de Muy Noble, Muy Leal y Muy Humanitaria.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Real decreto referente á las clases nocturnas de adultos.

Ministerio de Fomento.—Real decreto autorizando al ministro del ramo para adjudicar en público concurso la ejecución de las obras de los puertos de Melilla y de Chafarinas.

Ministerio de la Guerra.—Reales órdenes disponiendo se devuelvan á los interesados las 1.500 pesetas que depositaron para redimirse del servicio militar activo.

Ministerio de la Gobernación.—Real orden declarando de utilidad la obra de D. Emilio Miranda Carbón, titulada «Prontuario intuitivo ó Método especial teórico práctico para llevar los libros Diario y Mayor de la contabilidad municipal por partida doble».

Información política

Lo que dice Romanones

Hablando con el ministro de Gracia y Justicia acerca de las negociaciones con el Vaticano ha manifestado esta mañana á los periodistas que el *modus vivendi* no se denunciará porque en ese caso el Gobierno no se encontraría con las mismas dificultades para gobernar que cuando el decreto de don Alfonso González.

En cuanto se apruebe el proyecto de reforma de la ley de asociaciones quedará derogado *ipso facto* el *modus vivendi*.

Refiriéndose á la actitud de los conservadores, ha dicho el conde de Romanones, que una oposición ruda de estos robustecería al Gobrierno contribuyendo á su duración.

Personal de la magistratura

El ministro de Gracia y Justicia firmará en breve una combinación de magistrados en que serán comprendidos unos treinta.

En favor de Málaga

Una Comisión de Málaga ha visitado al ministro de Fomento para interesarle en la realización de obras en aquel puerto.

Esta Comisión, de la que formaban parte los Sres. Bergamín y Figueroa, pidió al ministro recursos para promover obras en Málaga á fin de contrarrestar los efectos de los últimos temporales.

El Sr. García Prieto ha ordenado que se giren 35.000 pesetas á aquella provincia.

Liquidación de atrasos

Una comisión del Ayuntamiento de Barcelona y otra de la Diputación de Valencia ha visitado esta mañana al ministro de Hacienda para pedirle que el Estado abone los atrasos que adeuda á dichas corporaciones.

Con el fin de efectuar las oportunas liquidaciones el ministro de Hacienda, ha nombrado dos funcionarios de Hacienda.

Ni empréstito ni comisionados

Ha desmentido hoy el Sr. Navarro Reverter que se esté negociando con la alta banca francesa é inglesa la realización de un empréstito con destino á la legislación de todas las deudas nacionales.

Es cierto que se han hecho al Gobierno varias ofertas de dinero por la Cámara extranjera, pero todas han sido cortesmente rechazadas por no necesitar ahora el Estado de ayudas extrañas para hacer frente á sus compromisos.

También ha desmentido el ministro de Hacienda la noticia dada por un diario extranjero de haber sido enviado á Italia dos comisionados para que estudien las últimas reformas introducidas en la Hacienda de aquel país.

Consejo de ministros

A las cuatro de la tarde se han reunido los ministros en el Palacio de Buenavista para celebrar Consejo.

Estará dedicado éste á tratar de los presupuestos.

NOTICIAS

En Málaga ha fallecido la señora doña Adelaida Muñiz y Más de Tur, esposa de nuestro querido compañero en la prensa D. Jaime Tur y Mary é hija del general Sr. Muñiz y Cuadrado, á los cuales, lo mismo que á toda la distinguida familia de la finada, le enviamos la expresión de nuestro sincero pesar.

Recientemente se ha dado suelta en el río Urunea (San Sebastián) á 3.000 crías de salmón y 500 de truchas, cedides por el Estado.

La Cámara de diputados del Brasil tiene en estudio un proyecto presentado por D. Francisco Bernardino, representante del Estado de Minas, proponiendo que sean subvencionadas líneas de trasatlánticos del Mediterráneo que hagan escala en Cádiz, Pernambuco, Bahía y Santos.

Suscripta por gran número de vecinos de la barriada en que se halla instalado el Hospital del Cerro del Pimiento, le ha sido entregada al señor Gobernador civil una exposición, en la que se solicita que desaparezca el referido Establecimiento del sitio en que actualmente se encuentra.

Por la publicación de su notable libro «La Conferencia de Algeciras», ha sido agraciado por Su Majestad el Rey, con la encomienda de número de la Orden civil de Alfonso XII, nuestro querido amigo y compañero en la prensa D. Javier Betegón, á quien felicitamos muy cordialmente por la justa distinción de que ha sido objeto.

Son asombrosos los resultados que viene obteniendo la **Academia Pond-Buendía**; para detalle véase nuestra 4.ª plana

CURIOSIDADES

Las mariposas y el Istmo de Panamá

Uno de los espectáculos más originales y bonitos que pueden presenciarse en el mundo es el paso de las mariposas á través del Panamá.

Este viaje de todos los tiene preocupados á varios socios, sin que todavía hayan logrado averiguar de dónde vienen ni á dónde van.

Hacia fines de Junio se empiezan á ver algunos ejemplares sueltos, que vienen del mar, revoletear en la costa é internarse para cruzar el Istmo; poco á poco y día por día, va aumentando el número hasta que, á mediados de Julio, la cantidad de lepidópteros que va de un océano á otro es tan enorme que llega á obscurecerse como en días nublados, formando esas inmensas nubes que hemos oído referir forman las langostas.

Las calderas Niclausse

Terminados ya en Francia los ensayos oficiales de los acorazados «PATRIE» y «REPUBLIQUE», creemos de interés para nuestros lectores el conocimiento de unas pruebas que han satisfecho por completo al Gobierno de la vecina república y que realmente constituyen un éxito, del que pueden vanagloriarse los constructores.

Los ensayos oficiales de cada buque se hicieron solamente en ocho días, precedidos de tres pruebas preliminares á pesar de que el contrato daba á los constructores la facultad de hacer seis.

Acorazado «PATRIE»

Sus características son las siguientes:

Eslora	133,800 m.
Manga	24,250 m.
Puntal	8,000 m.
Desplazamiento	14.870 toneladas.

Tres máquinas verticales á triple expansión.
24 calderas NICLAUSSE timbradas á 18 kilos.

Superficie total de parrilla	128 M2
Idem id. de calefacción	4.273 M2

DESIGNACIÓN	I.—Ensayo á toda fuerza		II. Ensayo de 24 horas de consumo á marcha normal		III.—Ensayo de consumo á marcha reducida	
	Cifras del contrato	Resultado de los ensayos.	Cifras del contrato	Resultado de los ensayos.	Cifras del contrato	Resultado de los ensayos
Fecha del ensayo (Agosto 906).		17		21 22		25
Número de calderas	24	24	24	24		3
Superficie parrilla	128 M2	128 M2	128 M2	128 M2		15,62M2
Fuerza desarrollada en cab.llos	17500	17859	10000	11660	1050	1253
Consumo por caballo y hora		0,827 K.	700 á 800 g.	0,716 K.	600 á 800g	0,590 k.
Combustión por M2 y hora	120 K.	115 K.		70 K.		46 k.
Velocidad media del buque	18 n.	19'125 n.		17,82 n.		7,9 n.

La velocidad media obtenida en el ensayo á toda fuerza ha superado en 1,125 n., á la prevista y la velocidad á marcha normal (aproximadamente 2|3 de la fuerza total) ha sido casi igual á la exigida por el contrato para la fuerza máxima.

El informe de la Comisión permanente de ensayos presidida por el contralmirante Massé, hace constar que el funcionamiento de los aparatos ha sido de los más satisfactorios.

Acorazado «REPUBLIQUE»

Sus características son las siguientes:

Eslora	133,800 M.
Manga	24.250 M.
Puntal	8,000 M.
Desplazamiento	14.870 toneladas.

Tres máquinas verticales á triple expansión.
24 calderas NICLAUSSE timbradas á 18 kilos.

Superficie total de parrilla	128 M2.
Idem id. calefacción	4.273 M2.

DESIGNACIÓN	I.—Ensayo á toda fuerza		II.—Ensayo de 24 horas de consumo á marcha normal		III.—Ensayo de consumo á marcha reducida	
	Cifras del contrato	Resultado de los ensayos	Cifras del contrato	Resultado de los ensayos.	Cifras del contrato	Resultado de los ensayos
Fecha del ensayo (Sepbre. 906)		20		15 16		12
Número de calderas	24	24	24	24		3
Superficie parrilla	128 M2	128 M2	128 M2	128 M2		15,62
Fuerza desarrollada en cab.llos	17500	19626	10000	10965	1050	1263
Consumo por caballo y hora		117 K.	700 á 800 g.	0,707 K	600 á 800g	0,567 k.
Consume por M2 y hora	120 K.			70 K.		46 k.
Velocidad media del buque	18 n.	19,150 n.		16,74 n.		7,8 n.

La velocidad media en el ensayo á toda fuerza excedió en 1,150 n., á la que estaba prevista.

El Ministro de Marina que asistió al ensayo á gran velocidad, así como la Comisión, felicitaron calurosamente á los constructores por los resultados obtenidos.

La insurrección cubana

Lucha entre yankis y cubanos

Anoche, según los últimos telegramas, tuvo lugar un encuentro entre las tropas yankis y los voluntarios cubanos

El combate tuvo por origen, el querer, después de entrar en Güines un destacamento norte americano al mando del general Asbert, desarmar á los voluntarios cubanos que militan á las órdenes del coronel Estrampés.

Los voluntarios resistiéronse á ser desarmados, y con este motivo se trabó una encarnizada lucha de la que resultaron muchos heridos de gravedad.

La oportuna intervención de un regimiento de infantería de Marina norte-americano, dió fin al combate.

CARRERAS MILITARES Y CIVILES

CLASES PARTICULARES

POR

D. Angel Arístegui

Capitán retirado de Artillería.—Ingeniero industrial

Para más detalles en la Administración de este periódico.

Se ofrece en arriendo una casa amueblada para familia, en sitio céntrico y con tranvías para todos lados y en ventajosas condiciones.

Informarán en esta Administración.

Anteojos roca precisión

Unicos 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; lo expende M. J. Dubosc, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Funciones para mañana

APOLO.—A las 8 1|2.—La reja de la Dolores.—El perro chico.—El pollo Tejada.—La mala sombra.

ZARZUELA.—A las 7.—El bateo.—El húsar de la guardia.—La gran vía.—Los mosqueteros.

GRAN TEATRO.—A las 8 y 1|2.—La Maquito.—El galleguito.—Las estrellas.—Orden del del Rey.

TEATRO CÓMICO.—A las 7.—Sección Vermouth.—La taza de té.—La gatita blanca. El arte de ser bonita.—El Ratón y |Al agua patos.

PRICE.—A las 6 y 1|2.—Vermouth.—La vara de alcalde.—La alegría de la huerta.—San Juan de Luz.—La manzana de oro.

En todas las secciones cinematógrafo.

ROMEA.—Gran cinematógrafo y películas sensacionales y desconocidas.

Expectáculo culto y recreativo.

RECREO SALAMANCA.—(Ayala, 1, Castellana, 10).—Cinematógrafo, Patines.—Todos los días exhibición de las magníficas películas, Los descarrilladores de trenes, los invisibles, el ladrón incendiario, campaña electoral y otras de gran novedad.

Los miércoles y sábados, gran moda, y todos los jueves por la tarde tómbola en obsequio á los niños.

RECREO ARGUELLES.—(Ferraz 29).—Variadas atracciones, patines, cinematógrafo, columpios, gimnasio, carrousel, tiro al blanco y toros. Los señores patiracheres, pueden ejercitarse en este *sport*, desde las siete de la mañana.

SALÓN VICTORIA.—(Frente á la estación del Mediodía).—De siete á doce.—Proyecciones cinematográficas, perfectas y variadas.—Exito inmenso: La fiesta de la jota.—Malabaristas excéntricos Melly Monissy.

OLIMPIA CINEMATOGRAPH.—(Luchana 6).—El desertor.—¡Gran éxito! Bailes españoles y extranjeros por la simpática y bellísima bailarina Pilarcilla.—El trío Stuart.

CINEMATOGRAFO DE LAVAPIES.—(Ave María 41).—Vistas nuevas. Se renuevan todos los sábados.—El duetto Hurí-Portella, con trabajos cómicos líricos y baile nuevos.

SALON VIDAOGRAPH.—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.

Película de las Bodas Reales.—Las célebres bailarinas Sirenita y Morenilla y la bella coupletista Rislor.

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

BOLSA DE MADRID

4 o/o perpetuo interior contado	Día 8	Día 9
Serie F, de 50.000 ptas. nominales	81 50	81 35
» E, de 25.000 » »	81 50	81 35
» D, de 12.000 » »	81 60	81 40
» C, de 5.000 » »	82 10	81 95
» B, de 2.500 » »	82 10	82 00
» A, de 500 » »	82 15	82 00
» G y H, de 100 y 200	82 10	82 00
En diferentes series	82 10	81 60
5 o/o amortizable		
Serie F, de 50.000 ptas. nominales	100 60	100 50
» E, de 25.000 » »	100 60	100 50
» D, de 12.000 » »	100 60	100 50
» C, de 5.000 » »	100 65	100 55
» B, de 2.500 » »	100 70	000 00
» A, de 500 » »	100 65	100 50
En diferentes series	100 65	100 50
Valores de Sociedades *Acciones*		
Banco de España	435 50	436 00
Banco Hipotecario	220 50	220 00
Banco Hispano-Americano	000 00	151 00
Banco Español de Crédito	103 00	000 00
Comp.ª Arrendataria de Tabacos	396 00	396 00
Soc. de Electr. de Chamberí	00 00	00 00
Idem del Mediodía	80 00	00 00
Soc. Gen. Azucarera Preferentes	83 00	81 80
» » Ordinarias	43 00	41 50
Ferrocarriles Norte España	00 00	000 00
Unión Española de Explosivos	282 00	282 00
Obligaciones		
Cédulas del Banco Hipotecario	100 90	100 90
Sociedad de Chamberí 5 %	93 25	00 00
» del Mediodía 5 %	93 50	93 50
Ciudad Lineal 8 %	000 00	000 00
F. C. San Julián de Musques 5 % 1.ª emisión	000 00	000 00
» » » 2.ª emisión	000 00	000 00
Valladolid Ariza	104 75	105 00
» » Serie C	00 00	00 00
Sociedad Azucarera 5 %	99 00	98 75
Madrileña de Electricidad 5 %	00 00	00 00
Ferrocarril Norte de España 4 %	000 00	000 00
Cambio extranjero		
París.—A la vista por %	109 40	109 00
Londres.—Libra esterlina	27 51	00 00

Imp. de A. Alonso, Barbieri, 8.—MADRID

ACADEMIA PEROÑA BUENDIA

Carreras militares

PRECIADOS, 29 (HAY ASCENSOR)

Los profesores son Jefes y Oficiales del Ejército con muchos años de práctica en la enseñanza. Entre los aprobados en años anteriores, figuran el Sr. Montoro, que obtuvo el **número uno** en Ingenieros, y el Sr. Casado en Administración Militar, preparado en esta Academia en pocos meses. **Honorarios:** Hijos de paisano, 45 pesetas mes; ídem de militar, 35 íd. íd. Huérfanos guerra ó individuos de tropa, 25 íd. íd. **Internos:** 125 pesetas más por mes por comida abundante y buena, lavado y planchado de ropa y todo servicio de alcoba y comedor. Reglamentos gratis. Matrícula de 10 á 1.

Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Octubre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Alfonso XIII** directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Octubre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Montevideo** 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 Octubre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Antonio López** 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 Sabanilla, Curaçao, 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 Carúpano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 13 de Octubre de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isla de Panay** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore 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 Octubre saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor **León 13** directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz el vapor **M. L. Villaverde** directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, 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 Octubre 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 camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avisos importantes.—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 le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

COMPAÑÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS

SUCURSAL DE LA De VICKERS, SONS & MAXIN, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPÚZCOA)

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

Se 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

ó á la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

Mucho nos gastamos

y por lo tanto nos queda poco para emplear dinerales en cosas extraordinarias. Sin embargo hay mucho que para presentarnos bien en este mundo no podemos carecer. ¿Pero de donde tomar el dinero para comprar estos artículos caros (cuya mayoría viene del Extranjero) al contado?

En Alemania confían á los Españoles

Una casa servidora suscrita al pie le sirve á precios originales de Fábrica bajo toda discreción y pagadero á plazos que usted indicará, puestos en su casa sin que tenga usted gasto alguno.

Trajes completos de Señora y Caballero, impermeables, relojes para bolsillo y casa, toda la joyería moderna, muebles y adornos de toda clase para casa, bicicletas, motocicletas, máquinas para retratar, jemelos y millares artículos más.

Escriba usted á la

EMPRESA ALEMANA EXPORTADORA ARNOLD FEUER

Berlin S. W. 48., Friedrichstrasse 27

mandando sus señas exactas y un sello de correos de una peseta suelto (sin pegar) y á vuelta de correo recibirá usted el catálogo grande con dibujos y precios.

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 puentes, 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.

Numerosos instalaciones funcionando en España y Portugal.

Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena, Muralla del Mar, 65, 1.º

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 pida.

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.

500 páginas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.

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 manera de tratar este asunto por el autor que suscriben generales y jefes de la Armada, académicos y catedráticos de Derecho Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales 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.

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, industrial, minera, etc.—Comerciantes.—Industriales.—Principales contribuyentes.—Magistratura.—Administraciones del Estado, provinciales, municipales y eclesiásticas.—Ferias.—[illegible]

ES EL ÚNICO que contiene detalladamente la parte Oficial por ser Reconocido de utilidad pública por RR. OO.

ES EL ÚNICO que contiene todos los pueblos de España [illegible]

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 *Sevilla, 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 Hispanoamericanos.*

1.º *América Central:* Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador y República Dominicana.

2.º *América del Norte:* Méjico.

3.º *América del Sur:* Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, República Argentina, Uruguay, Venezuela y [illegible]

ES EL ÚNICO que contiene *Portugal* completo.

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-Baillière é Hijos, Plaza de Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA 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.

[illegible]CIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS

[illegible]e admite carga á flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

GOMPAÑY Fuencarral, 29

6 postales 6 pesetas

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid:	Un mes	1,50 pesetas
»	Trimestre	4,50 »
»	Semestre	9 »
»	Un año	18 »
Provincias:	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