

# Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.424

Recepción y Administración

Madrid, Lunes 30 de Octubre de 1915

Folleto de San Bernardo, 19

Dos setecientos cuarenta y dos

## EL NAUFRAGIO

### "CARDENAL CISNEROS"

El infortunio que pesa desde hace algún tiempo sobre nuestra Armada, se acaba de hacer sensible con la pérdida total del crucero «Cardenal Cisneros» que, aunque como elemento de combate era un buque antiguo y débil, llenaba sin embargo, todas las condiciones necesarias para la instrucción militar y marinera del personal combatiente de la Armada, á fin de preparar las dotaciones de los buques que han de tripular la futura Escuadra.

Dado el reducido número de buques de que se compone la que España posee actualmente, la disminución de este crucero implica una dolorosa pérdida y pone de relieve nuestra indefensión naval, que puede considerarse absoluta.

La impresión producida en el país y en la Armada, por este suceso, fué muy grande, y en el primer momento, merced á la confusión de las noticias, se insinuó en la opinión pública como causa del siniestro alguna deficiencia en la dirección del buque, pero á medida que el hecho se va esclareciendo, lo que adquiere proporciones ante la vista de los técnicos de todos los países, es el salvamento de la tripulación entera en el espacio, de un cuarto de hora, dominando en ella el pánico con la disciplina, formándola ordenadamente sobre cubierta del buque en momentos de inminente peligro, arrojando los botes y verificando el desembarco en las mismas condiciones de regularidad que en un ejercicio. El salvamento de la tripulación del «Cardenal Cisneros» quedará como recuerdo de honor para la Armada española, en todas las Marinas del mundo.

Respecto á la causa del naufragio, hay que suspender todo juicio hasta tanto que la investigación empezada á efectuarse llegue á su último trámite en el Consejo de Guerra de almirantes, y el Consejo Supremo de Guerra y Marina formule su veredicto inapelable.

Pero sin intento de faltar á este propósito, hemos no obstante de decir, que precisamente por las circunstancias en que ha ocurrido este naufragio, con tiempo hermoso y la mar como un plato, andando el buque á velocidad de viaje, se deduce que navegaba el «Cisneros» en completa confianza de estar a salvo de todo peligro que pudiese denunciar las cartas y planos en que se trazan de antemano las derrotas, aseguradas después por las marcaciones á tierra y el rumbo en la aguja de bitácora. El núcleo de los bajos de Meixido está bien determinado en las cartas; pero ocurre en esta clase de bajos, que destacan estribaciones más profundas á largas distancias, estribaciones que no aprecia nunca la navegación de cabotaje con buques de poco calado, que pasan por encima sin peligro y sin darse cuenta de que allí existe una elevación de fondo; pero que constituye un riesgo inmenso para los buques de guerra y mercantes de gran porte.

Las estribaciones de los numerosos bajos conocidos en la costa del Cabo de Finisterre, están dando desde hace mucho tiempo un gran contingente de naufragios, que ya ha motivado notas diplomáticas dirigidas á nuestro Gobierno por los de otros países marítimos á fin de hacer obligatorio el uso de prácticos en esa navegación costera, que es además punto de recalcada para la entrada en los mares del Norte de Europa para todas las procedencias del Atlántico.

Atribuir á inexperiencia por falta de práctica de navegación en quienes lo dirigen, la pérdida del «Cardenal Cisneros», nos parece poco fundado, tratándose de uno de los capitanes de mayor experiencia de nuestra Armada que con más de cuarenta y cinco años de servicio, ha navegado casi incesantemente durante toda su carrera por los mares de Europa, América, Asia y África, habiendo mandado un gran número de buques. Creemos que un jefe de tan dilatados y buenos servicios, como el Sr. Díaz Iglesias, que acaba de dar una prueba tan relevante de sus condiciones de mando, con el salvamento de la tripulación de su buque en la forma admirable en que la ha verificado, merece que se posponga todo juicio prematuro desfavorable hasta tanto que los tribunales técnicos de justicia dilucidan y fallan.

Por otra parte, y no es querer disculpar lo ocurrido al «Cisneros» con lo que acontece en otros Marinas, conviene hacer ver que la americana cuenta ya con veintidós accidentes de varada y naufragios en los mares interinsulares de Filipinas, desde hace siete años que dominan los Estados Unidos en aquel archipiélago. Francia no hace seis meses perdió el crucero acorazado «Sully» en la costa de Saigón, por un accidente semejante al del «Cisneros», con mayor desgracia, pues hubo pérdida de vidas. En las maniobras últimas de la Marina alemana paró el buque que no tuvo percances más ó menos graves por varada, y no hace aún quince días el buque taller «Assistance», de la Escuela inglesa, encalló y se perdió casi á la vista de Gibraltar, en la costa de Tetuán, sobre el litoral africano.

No hay, por tanto, que dar á este accidente un alcance depresivo para la reputación del personal de la Armada española, que si carece de buques y de elementos para sacrificarse con éxito en la defensa marítima de la nación, reúne, á pesar de ello, cuantas condiciones técnicas son precisas para el manejo de los buques y de las Escuadras, siendo lo más sensible para ese personal que sean los propios conciudadanos y no los extraños, quienes les nieguen la competencia en su ruda y penosa profesión.

## TRAFICO MARITIMO

### Línea directa alemana a Australia.

El país germánico utiliza su Marina mercante para extender su comercio en las más remotas regiones; y á tal objeto, la poderosa Compañía «Nord Deutscher Lloyd», ha establecido desde el 18 del actual un servicio de vapores para transporte de mercancías para las Indias Neerlandesas y Australia.

Dicho servicio ha sido inaugurado en la indicada fecha con el vapor «Franconia», y para el desarrollo de esa importante línea de navegación, se han construido recientemente en los astilleros del Wesser, los siguientes vapores: «Hesse», «Sonab», «Westphalia», «Lorraine», «Thuringia» y el citado «Franconia».

Los buques saldrán de Bremen y tocarán en Amsterdam, Amberes, Génova (en Messina, durante la temporada de frutas frescas), atravesarán el Canal de Suez harán escala en Padang (Sumatra), Batavia y Soerabaya, franquearán el Estrecho de Corres, para desembarcar en Australia, en Toransville, Brisbane y Sydney.

Las salidas tendrán lugar por ahora mensualmente, y de ese modo los importadores y exportadores alemanes podrán pronta y directamente expedir sus mercancías, que hasta ahora no podían enviar, sino por los vapores correos imperiales, y muy pronto las salidas tendrán lugar quincenalmente.

El retorno de Sydney de los vapores se hará por Melbourne, Soerabaya, Batavia, Padang, Ombone, Marsella, Amberes, Amsterdam, para terminar en Bremen. Los vapores «Sonab» y «Westphalia», llevan cámaras y aparatos refrigeradores.

La inauguración de este servicio estaba primeramente señalada para primeros de Julio anterior, pero hubo que aplazarlo á consecuencia de las huelgas en los astilleros; y como la temporada de lanas principia ahora en Australia, el «Nord Deutscher Lloyd» ha fijado para su transporte los vapores «Mamari» y «Sutton Hall» que ha salido el primero el 14 del actual, y el segundo ayer 28, de Sydney para Amberes, Bremen y Hamburgo.—X.

## MARINOS Y CAÑQUES

Melbourne 30.

Según un telegrama procedente de Noumea, la tripulación del buque inglés «Pegasus» y del francés «Maurice» tuvieron un encuentro con varios indígenas alborotados en Nevaao (Nuevas Hébridas), resultando cuatro de éstos muertos, varios heridos y 50 prisioneros.

## MUERTE DE UN CACIQUE

Washington 29.

Los tropas americanas han matado en un combate con los moros de la isla de Mindanao, al célebre Alf, jefe de varias insurrecciones.

## M. LOUBET EN LISBOA

Lisboa 29.

Loubet ha visitado hoy por la mañana la Cámara Municipal.

El alcalde leyó un Mensaje de salutación y despedida.

Contestó Loubet diciendo que los recuerdos de las ovaciones tributadas al jefe de la nación francesa en su persona, perdurarán en el eternamente.

De la Cámara Municipal fué Loubet al embarcadero. En el trayecto ha sido objeto de entusiastas ovaciones.

En la gabota real embarcaron Loubet y los reyes y príncipes, almorzando todos a bordo del crucero francés «Leon Gambetta».

Poco después de las tres de la tarde levó anclas el crucero «Leon Gambetta», que conduco á Loubet á Marsella.—El correspondiente.

## Quiebra política.

El actual conflicto político no ha conseguido despertar la atención de los que viven apartados de la cosa pública. Las tribulaciones del partido gobierno se desvanecen en la soledad de su iglesia sin que lleguen al país los ecos quejumbrosos de la familia ministerial.

No se concibe á qué puede obedecer el planteamiento de un suceso de esa naturaleza, cuando están por experimentar los efectos de la política imperante; cuando nada se ha hecho para darla á conocer y cuando el Gobierno estaba, puede decirse, todavía con la miel del poder en los labios.

¿Es vicio de origen? Tal vez! El hecho es que ha surgido una grave complicación política innecesaria en los momentos más intempestivos, porque si alguna ocasión podía haber en que el patriotismo de los gobernantes se impusiera á todo para evitar una crisis, era ésta.

Y no por los problemas interiores, sino por los del exterior, pues ahora las miradas del mundo entero estaban concentradas en nosotros por la cuestión marroquí y la visita del presidente de la República francesa.

Todo eso que constituía ventajas de orden internacional más ó menos apreciables ha sido borrado en un momento por lo intempestivo de la crisis. Y en el exterior habrá de juzgarse por fuerza de favorablemente, al observar que no hemos sabido hacernos superiores á nuestros errores públicos.

Ya no tiene remedio; la campaña internacional está dada y España, mal orientada, demuestra que pone sus minucias de política interior por encima de sus relaciones exteriores, que piden mayor mesura, más seriedad, alguna más respetabilidad para ultimar las amistades de fuera. Estamos sin duda condenados á exhibir

la vergüenza pública nuestros trapitos sucios de la política de partido, y ahí están flotando á los cuatro vientos, pregando nuestra inasustentabilidad, nuestra impresión, en suma nuestra estrechez de miras; porque no hay que olvidar que hace cuatro meses que se ha operado un cambio radical de política, que se han disuelto unas Cortes, reunido otras y que todavía, sin estar constituidas las Cámaras sin tener presupuestos, sin aprobarse el Mensaje de la Corona, esto es, sin programa oficial ni legislativo, se ha declarado en quiebra la política imperante.

Eso, mirese por el lado que se quiera, es desastroso y se presta á reflexiones tan amargas, que sea el que quiera el rumbo definitivo que tenga el conflicto ministerial, siempre habrá de implorar un quebranto enorme para la situación y para la política liberal.

## Trojas.

## NOTAS MUSICALES

Una mala noticia para los exaltados de la izquierda revolucionaria: La «Marsellesa», el famoso himno de la Francia republicana, que estos días ha hecho vibrar el ambiente en el Real Palacio de Madrid, compartiendo con la Marcha Real los fervores oficiales; no ha sido una verdadera concepción de Rouget de l'Isle, sino una rememoración, una alucinación suya de un cántico religioso que años antes había oído en la catedral de Saint-Omer.

Un sabio (los sabios son siempre los que descubren estas cosas), revolviendo papeles musicales en el archivo de la indicada catedral, ha encontrado una partitura de un cántico oratorio, original del maestro de Capilla Grison, cuya introducción ó preludio no es otra cosa que la Marsellesa, con el mismo motivo, el mismo ritmo, las mismas notas que el celebrado himno nacional de Rouget de l'Isle.

Los incrédulos pueden ver la partitura religiosa original en el archivo del citado templo de Saint-Omer y convencerse de que fué escrita por Grison antes de 1787, y la crónica francesa dice que Rouget de l'Isle escribió su himno durante la noche del 24 al 25 de Abril de 1792, y está averiguado que años antes Rouget de l'Isle estuvo en Saint-Omer.

Ironías de la suerte! Un himno patriótico, esencialmente republicano, viene ahora á resultar si no una letanía musical poco menos; y ha resonado antes bajo las bóvedas severas de una catedral que en los campos de batalla; primero en el teclado de un órgano religioso que en las banderas de los regimientos del Rhin.

Esto habrá servido de lentivo á los escrúpulos de los realistas de buen gusto, pues ahora, al conocer el verdadero origen de la Marsellesa, se escandalizarán menos sus oídos que cuando creyeron que el himno de Rouget de l'Isle era una creación original, en vez de una verdadera alucinación, un plagio involuntario, una remembranza.

Lo esencial, aparte del origen de ese himno, es que se trata de una obra de arte musical noble; y ya, sabiendo que no tiene gestación impropia, podrá propagarse y extenderse con mayor confianza por los conciertos musicales de la derecha conservadora.

¿Quién sabe si, andando el tiempo, se averiguará algo parecido pero en sentido diametralmente opuesto respecto de la Marcha Real. Y entonces, ésta con origen revolucionario y la Marsellesa, con origen litúrgico, podrían darse la mano como los dos primeros personajes de «La Pasiónaria», el drama casi subversivo de un eminente vate, cuyo inspirado estro está subordinado á las estrecheces de la ordenanza militar.

¡Así es el mundo!

Abel-Imart.

## Desde Ferrol.

27 de Octubre.

El entierro del general Pita del Vega.

Una manifestación unánime de las simpatías de que gozaba el finado general, fué el sepelio verificado ayer á las cuatro de la tarde.

En el acompañamiento veíanse representaciones de todas las clases sociales de Ferrol, y puede asegurarse que no faltó allí nadie que pueda tener la menor representación personal, para testimoniar el afecto y el respeto debido al ilustre muerto.

Las calles estaban atestadas de curiosos, que tomaron avenidas y esquinas con objeto de presenciar el fúnebre cortejo, revestido con todas las solemnidades militares que correspondían á la elevada categoría del finado.

Alumbando al lado del féretro iban 40 aprendices marineros de la corbeta «Villa de Bilbao», al mando del segundo contra-maestre D. José Rey.

Cerrando el cortejo y formando la cabeza, figuraba la compañía de aprendices al mando del segundo comandante D. Ignacio Martínez.

Zamora no figuró en la comitiva por su reducido número de fuerzas.

Reiteramos á la familia del distinguido marino nuestro más sentido pésame.

## AMPUTACIÓN DOLOROSA

La pérdida de una de nuestras mejores unidades navales de combate ha impresionado á la opinión, esta vez con mayor intensidad de lo que podía esperarse de su indiferencia hacia las cosas de mar.

¡Será esto un síntoma de que empieza á comprender la importancia de la Marina de guerra. No ha habido, por fortuna, que lamentar desgracias personales, y por consiguiente, la piedad nacional no ha tenido objetivos en qué concentrarse.

Pero el instinto popular comprende que en lo mercedado que están nuestras fuerzas de mar, la pérdida del «Cisneros» es una amputación dolorosa que la fatalidad impone en los momentos en que más efesaz

cofia ser para nuestra representación marítima en la resolución del problema africano.

S. fuésemos fatalistas, sería cosa de preocuparse de la coincidencia de que en los comienzos de la conferencia internacional de Marruecos, que ha de reunirse en Argel, una desventura de la importancia que reviste la pérdida total de un buque de guerra cuyo nombre es el del ilustre Cardenal que asoció su nombre á las empresas africanas, viene á preajuzgar nuestro fracaso en ellas.

El sentimiento de la opinión gira en torno de la persuasión de nuestra pequeñez marítima; nuestros medios de defensa naval disminuyen, precisamente en los instantes en que las grandes potencias nos hacen la deferencia de señalar un punto de nuestro territorio para la conferencia internacional.

Y cuando Francia sella su amistad con la nación española enviándonos á su respetable presidente; cuando nuestra patria más necesita disponer de sus escasos elementos navales, la pérdida del crucero viene á patenizar en el alma nacional, la necesidad ineludible de consolidar nuestro poderío marítimo.

Preciso es hacer un esfuerzo supremo, sacar fuerzas de flaqueza, identificar nuestros sentimientos y nuestros intereses para crear Marina, para levantar el nombre de la patria con la reconstrucción del poder naval que nuestras necesidades marítimas demandan.

Acaso es un aviso de la Providencia, que con esa nueva desventura quiere indicarnos que nuestro desvío hacia el mar es nocivo para la patria; y que mientras la opinión y los poderes públicos no se persuadan de la imprescindible urgencia de dotar á España de la fuerza marítima que necesita, no podrá iniciarse la etapa de regeneración política y social que ha de dar por resultado nuestro ingreso definitivo en el concierto de las grandes naciones.

## HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CDLXIII

La seguridad del imperio británico, la conservación de su imperio colonial, el predominio del comercio de exportación y la salvaguardia del de importación, tan necesario para la vida del pueblo inglés, la protección de los inmensos intereses que representa la capacidad de transportes de la Marina mercante y el indispensable progreso en lo que con los descubrimientos geográficos se relaciona, todo ello depende de la supremacía sobre los mares, y el medio para lograrla es poseer una poderosa flota.

La brillante historia de la Marina británica, ha obedecido progresivamente primero y de una manera simultánea después á las necesidades mencionadas en el párrafo anterior.

Las lecciones recibidas en la antigüedad, cuando Inglaterra sufrió las primeras invasiones debidas á la falta de poder naval, y el próspero desarrollo alcanzado en los tiempos modernos merced á la supremacía marítima, bien arraigado en el espíritu británico la convicción de que no sólo sus riquezas, sino su propia existencia dependen del poder naval que tantos sacrificios cuesta al Estado.

No es extraño, pues, que atendiendo á tales consideraciones, el gobierno, dedique especial cuidado al progreso de tan valioso elemento. Hoy está representado su poderío naval, con la tercera parte de los barcos de guerra que existen en el mundo y con más de tres cuartas partes de la Marina mercante del globo.

Su personal puede elevarse en tiempo de guerra á cerca de 500.000 hombres (contando: el de activo, flota de reserva, reserva naval, reservas coloniales, voluntarios navales, reserva de fogoneros y Marina mercante), de los cuales tienen instrucción suficiente más de la mitad.

El presupuesto de gastos de la Marina en 1902-903 se elevó á 131.255.500 libras esterlinas, y el extraordinario desde 1899 para construcción de material, á 21.500.000 libras esterlinas.

Mando Supremo.—El Soberano es el jefe supremo de la Marina y tiene á sus órdenes un almirante, como primer ayudante naval; dos ayudantes personales de la familia real, que son contraalmirante y capitán respectivamente (príncipe de Gales y Alejandro de Battenberg); 10 capitanes ayudantes de campo; dos coronales pertenecientes á la Royal Marine, tres caballeros «Equerries»; almirante, contraalmirante y capitán respectivamente; cinco médicos honorarios de la categoría de inspectores de hospitales y flotas; seis cirujanos de igual categoría que los anteriores y cuatro capellanes honorarios.

Administración central.—La administración central de la Armada radica en el almirantazgo, á cuyo frente se halla un consejero responsable y miembro por lo tanto del gabinete denominado Primer Lord del Almirantazgo («First Lord of the Admiralty»). Le están inmediatamente subordinados cinco subsecretarios de la Marina, que tienen las denominaciones de «First naval Lord», «Second naval Lord», «Third naval Lord», «Junior naval Lord» y «Civil Lord», respectivamente.

El primero de los subsecretarios citados es responsable de las defensas marítimas estratégicas y política naval, buques en comisión, distribución y organización de la flota, comisión hidrográfica y escuelas de torpedos, El segundo, de la instrucción, movilización y reclutamiento de todo lo referente á reservas y que tiene relación con el personal.

El tercero, dirige todo lo que se refiere á construcción y reparación y establecimiento del material, arsenales y barcos en reserva. El cuarto, lo que concierne á los servicios auxiliares, sueldos, haberes, víveres, carbón, transportes, etc. El quinto, lo que se relaciona con la construcción de edificios para escuelas hospitalares y otros establecimientos de la Marina.

Existen dos secretarios: uno llamado parlamentario y financiero, que substituye al ministro en las Cámaras á intervención del presupuesto, y otro llamado secretario permanente, responsable de la disciplina, correspondencia y documentos reservados de la Marina y jefe del gran Estado Mayor de la Armada, de quien depende la dirección de informaciones, que consta de dos secciones: la primera dedicada al estudio de las Marinas extranjeras y la segunda á la movilización de las británicas; siendo, por lo tanto, de grandísima importancia tal cargo, pues es el elemento principal de preparación para la guerra.

El almirantazgo se halla constituido en la siguiente forma:

Secretaría.—A cargo de un subsecretario del orden civil; siete secretarios particulares, tres jefes de negociado, tres subjes, 19 auxiliares, 32 subauxiliares y 20 escribientes.

Departamento hidrográfico.—A cargo de un contraalmirante, ocho comandantes, seis capitanes, dos tenientes, un jefe dibujante, 16 dibujantes y delineantes y seis escribientes.

Dirección de transportes.—Un contraalmirante director, un subdirector, un capitán, siete auxiliares, un inspector, tres subinspectores y 16 escribientes.

Dirección de abastecimientos.—Un director del orden civil, un subdirector, tres inspectores, 12 subinspectores y 27 escribientes.

Departamento de intervención de la Marina.—Se halla á cargo de un contraalmirante controlador, y se divide en los negociados siguientes:

Construcciones.—Un subcontratista y director, tres constructores en jefe, cuatro constructores, ocho subconstructores de primera clase, siete de segunda y siete de tercera.

Ingenieros.—Un ingeniero en jefe de flota, un ingeniero jefe inspector de maquinaria, siete ingenieros inspectores, dos ingenieros jefes, cuatro subingenieros de primera clase y cuatro de segunda.

Arsenales.—Un director de arsenales y seis escribientes.

Depósitos y almacenes.—Un director, un subdirector, cinco auxiliares, 14 jefes de almacén, 11 inspectores ó interventores y 40 escribientes y ordenanzas.

Cuentas.—Un interventor de cuentas de arsenales, tres subinterventores y 16 escribientes.

Dirección del material de Artillería.—Un capitán director, un subdirector, un comandante inspector de almacenes, cuatro comandantes auxiliares, seis constables, un coronel jefe de depósito general, un teniente coronel jefe, cuatro tenientes coroneles inspectores de material, seis tenientes coroneles subinspectores, dos capitanes y siete auxiliares.

Departamento de contabilidad general.—Un contador general, un subcontador, dos subcontadores de segunda, nueve de tercera, 15 auxiliares, 15 aspirantes, un pagador y 200 contabilistas y escribientes.

Departamento de contratos y compras.—Un contador general director, un subdirector, seis auxiliares, tres inspectores de carbones y 21 escribientes y ordenanzas.

Dirección de Sanidad.—Un director general, un subdirector, dos inspectores, dos cirujanos de Sanidad Militar y 15 escribientes.

Dirección de obras.—Un coronel director, un subdirector y los tres negociados siguientes:

Ingenieros: Un coronel jefe, un teniente coronel segundo jefe, y siete ingenieros civiles en jefe, 10 ingenieros civiles, 11 de primera clase, 16 de segunda y 14 temporeros.

Cartas y planos: Un primer jefe, siete hidrografos y topógrafos, cinco auxiliares de primera, ocho de segunda y dos temporeros.

Costas: Un arquitecto y tres auxiliares.

Departamento de ingeniería civil.—Un ingeniero civil jefe, un segundo jefe, 12 ingenieros, 16 subingenieros, siete topógrafos y dos delineantes.

Departamento de la reserva naval.—Un contraalmirante jefe, un capitán segundo jefe, un secretario, un pagador y cinco escribientes.

Sección de Royal Marine (artillería é infantería de Marina).—Un general jefe, un coronel segundo jefe, un jefe del Cuerpo jurídico, dos cuartelmayores y tres auxiliares.

Dependencias anejas.—Se hallan afectas al almirantazgo:

El Real observatorio de Greenwich, que consta de un astrónomo director, tres jefes, siete auxiliares de primera clase, cuatro de segunda y cinco oficiales computadores, uno de éstos en la sección magnética y meteorológica.

El Observatorio del Cabo de Buena Esperanza: un astrónomo jefe, cuatro de primera, uno de segunda y dos computadores.

Departamento del Almanaque náutico: un director redactor, un segundo jefe y 12 auxiliares.

Departamento del hospital de Greenwich: un director, un segundo jefe, un contador y tres escribientes.

El departamento de justicia, «Judicial Department», se compone de una sección en el Supremo tribunal de Inglaterra, con una junta de asesores de la Cámara de los Lo-

res, compuesta de dos almirantes, seis vice-almirantes, tres contraalmirantes, un capitán, un comandante y otra sección del tribunal de Irlanda, de quienes dependen los centros de justicia territoriales.

Existen además una junta de información para siniestros y accidentes marítimos, compuesta de elementos de la Armada y de la Marina mercante, dividida en cuatro negociados: el 1.º comprende dos partes, barcos de vela y buques de vapor, a cargo ambos de marineros mercantes; 2.º, comercio; 3.º, de guerra, a cargo de un contraalmirante y tres capitanes, y 4.º, pesquerías con un capitán de la Armada y dos marinos mercantes. Continúaremos.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 29 de Octubre de 1905.

NOCHES AFRICANAS

Recuerdo a Angelo Ricciardi.

Como buenas entre las mejores, recuerdo las noches pasadas a la orilla del mar, al pie del Saint-Gregoire, al lado de aquellos inolvidables compañeros en el destierro y hermanos en la desgracia: tú, Montaña, Ben Isa y yo; un italiano, un turco y dos españoles; cuatro hojas de la misma rama, juntas hasta que una ráfaga de viento las arrastró por distinto camino.

Yo, de nuevo a mí patria; tú, al país de mis sueños, a esa América que ofrece ancho campo a la inteligencia, a la actividad y al trabajo; Montaña, no sé. ¿Qué habrá sido de aquel soñador generoso que sentía todos los dolores de la humanidad y todos los anhelos del genio? ¿Qué habrá sido de Ben-Isa, el escéptico, el que despreciando profundamente al hombre, era, sin embargo, el mejor de los amigos? ¿Qué ha sido de mí mismo?

Aquel viento que sopló sobre nosotros para separarnos, secó nuestros corazones y blanqueó nuestras cabezas. Donde quiera que estás no soy los mismos. Acaso existan Ricciardi el banquero, Montaña el almacenista, Ben-Isa el agricultor, los mismos nombres; pero mis compañeros de destierro, aquellos jóvenes entusiastas que pensaban como gigantes y vivían como pigmeos han pasado, con su juventud se han hundido en el abismo de la muerte.

El soplo glacial de la experiencia ha marchitado sus ilusiones y ha burlado sus entusiasmos. Nihil remanet. Sólo el recuerdo queda de aquellas noches en que reunidos a orillas del Mediterráneo, después de un día de fatigoso trabajo, escolamos pueblos e instituciones. Montaña soñaba una nación de obreros ilustrados y libres; Ben-Isa un oasis en el desierto; tú, una Italia corazón del mundo, grande como en los tiempos del poder romano, sabia como Atenas, libre como Suiza; y yo, una España que lo tuviese todo, una especie de república creada por D. Quijote y gobernada por Sancho Panza...

Yo soy como era; pero con más desencantos y con menos dinero; la experiencia ha marcado una diferencia notable en mi modo de ser: entonces soñaba sin dormir y ahora duermo sin soñar. Veía a mí patria de lejos, a través de discursos parlamentarios y oraciones de mitines, y ahora la veo con mis propios ojos y me da sueño. ¿Qué quieres! Esto es más pequeño de cerca que de lejos; los gigantes se vuelven carneros y Alifanfarrón y Pentapolín son dos pacíficos carneros. Un deber de conciencia me obliga a decirte, que la España que te pintábamos Montaña y yo no existe, yo a lo menos no veo los anhelos de progreso y los afanes de grandeza que te dábamos, y quizás se debe mi ceguera a la lectura de los proyectos de Montero Ríos.

J. Ambrosio Pérez.

Clases Pasivas

Días de pagos.

Día 2 de Noviembre de 1905.—Montepío militar, de la M a la Q.—Montepío civil, de la M a la Q.—Marina, tenencias y alféreces.—Cesantes.—Exclaustrados.—Secuestros.—Remuneratorias. Día 3.—Montepío militar, de la R a la Z.—Montepío civil, de la R a la Z.—Capitanes y Planas Mayor de jefes y las nóminas provisionales de Ultramar. Día 4.—Montepío civil, de la E a la Ll.—Tropa. Día 6.—Montepío militar, de la A a la E.

Montepío civil, de la A a la D.—Coroneles y tenientes coronelos. Día 7.—Montepío militar, de la F a la Ll.—Jubilados y comandantes. Nota. En los días 8 y 9 se verificará el pago de las nóminas de haberes de altas, supervivencias, residentes en el extranjero y todas las nóminas sin distinción, y el 10 las de retenciones.

Las carreras de ayer.

Ayer tarde, con muy poco público, se verificaron las primeras carreras de la temporada otoñal. Su resultado fué el siguiente: Primera. Premio: 1.200 pesetas. Distancia, 800 metros. Para potros y potrancas de dos años. Llegaron empujados «Lupión» y «Estilac», propiedad del primero del conde de Mejorada, y el segundo del Sr. Rodríguez (D. B.) Al verificarse el pago de la apuesta a los que habían jugado por estos caballos, también se hizo a los que jugaban por el caballo «Vizconde», del Sr. Lapuente, pues en un principio se creyó que éste fué el ganador. Segunda. Premio: 1.000 pesetas. Distancia, 2.000 metros. Para toda clase de caballos y yeguas de tres años en adelante. Ganó «Barbe d'Or», llegando «Carina» en segundo lugar. Al empezar la carrera se despistó «Churri», de Lapuente, tirando al Jockey. Tercera. Premio: 1.000 pesetas. Distancia, 2.000 metros. Para caballos enteros y yeguas anglo-árabes de tres años en adelante. Llegó primero «Capucini», de Mejorada. Cuarta. Premio de S. A. R. la infanta doña Isabel: un objeto de arte. Distancia 1.000 metros. Para potros y potrancas de dos años. Ganó «Lupión». Quinta. Premio: 1.000 pesetas. Para caballos y yeguas de tres años en adelante. Ganó «Rires», de Mejorada.

LA UVA DE ALMERÍA

Como prueba del extraordinario producto que alcanza la exportación de la uva de Almería, en el presente año, basta consignar que el vapor «Germanie», que acaba de descargar en Nueva York 28.550 barriles de uva, los ha vendido en la suma de un millón cincuenta y nueve mil novecientos diez y ocho pesetas. Hasta el día, van embarcados, en la presente cosecha, 1.309.616 barriles, con destino a Liverpool, Manchester, Newcastle, Cardiff, Bristol, Glasgow, Hull, Londres, Hamburgo, New-York, Cónstanz, Bremen, Copenhague, Cristianía y Amberes.

Zarinas.

La «débacle»

El escándalo de ayer en la plaza de toros hará época en los anales zarinas, y hora es ya de que las autoridades pongan mano en este asunto, que va tomando cada día peores caracteres. Presumimos mucho de ser un país liberal y civilizado y estamos metidos hasta la coronilla en un despotismo manso, que si no se traduce en órdenes despóticas, se manifiesta en el desprecio que de continuo se hace, no sólo de las leyes, si que además de las justas reclamaciones de los agravados. Ayer se lidiaban novillos, es decir, toros desecho de tonta y cerrado. Fué a la plaza por costumbre, sin leer siquiera el cartel; pero me figuro que no dejaría de advertir, como siempre, esta circunstancia. Por ella no tenía el público derecho alguno para pedir la retirada de los toros al corral, y si yo hubiera sido el presidente no hubiera retirado al que salió en cuarto lugar. Verdad es también, que si fuera el presidente no habrían pasado en corridas anteriores reses que pasaran. Pero estamos tan mal acostumbrados a respetar la autoridad; estamos tan escarmentados, a la vez, de la falta del amparo que las autoridades debían prestarnos y no nos prestan; estamos tan hartos de soportar abusos, que los toros de ayer fueron la gota de agua que hizo rebosar el vaso de la paciencia del público, agotada con tan repetidas lecciones. Dos palabras acerca de la corrida en sí misma y seguidamente volveré sobre lo del escándalo. Barajas estuvo mal en su cometido, se dejó morir la jaca y el toro que era un manso imposible fué al corral vivo y sin rejones. Los demás toros mansos. Los toreros mal. Píterito hecho una calamidad, como siempre. Pazos, trabajó bastante regularmente; pero no pudo lucir gran cosa, aunque se tiró bien a matar. Serranito hizo cosas de torero, entró muy bien a matar y demostró mucho valor en todas sus faenas, incluso en el empuje que tuvo de poner banderillas cortas al quiebro a un toro que no lo consentía. Sufrió varios revolcones sin consecuencias. Los demás, todos mal, menos Jeromo en un par.

En cambio no había camellos. Al fin divisaron uno, del que sus dueños deseaban deshacerse. Era la verdadera estampa del camello del desierto, el camello clásico, calvo, con aire de tristeza, su larga cabeza de beduino y su jiba, que enflaquecida por la continuación de largos ayunos se le inclinaba a un lado melancólicamente. A Tartarín le pareció tan bonito, que enseguida quiso que la caravana entera se montara en él... Siempre su locura oriental... El animal se acurrucó y chinchóronle las maletas. El príncipe se instaló en el cuello del animal. Tartarín, para aparecer más majestuoso, encaramóse en la cúspide de la joroba, entre dos cajas, y una vez colocado, ufano y bien asegurado, saludando con noble ademán a todo el acurrucado mercado, dió la señal de partida... ¡Rayos y centellas! ¡si los de Tarascón le hubiesen podido ver!... El camello se incorporó, puso en movimiento sus largas y nudosas piernas, y echó a andar... ¡Voto a cien diablos! Al haber dado unas cuantas zampadas, he aquí a Tartarín que se sintió palidecer y al heroico chechiá que iba tomando otra vez una a una las mismas posiciones que a bordo del Zoavo. El diantre del emello se balanceaba como una fragata.

El primer toro era un chotillo y aunque arrancó algunas protestas, se le toleró sin duda recordando que era desecho de tonta y cerrado. El cuarto era otro choto casi peor que el primero, y entonces ya comprendió el público que era víctima de su tontería en acudir a un espectáculo de monas, aunque paga como si fueran toros. Se protestó ruidosamente y el Sr. Díez Vicaio, que presidía, sacó el pañuelo verde. Ya he dicho mi opinión respecto a este punto. El toro no debió haberse retirado. Suenan las clarines y sale otra chota indecorosa, chiquitilla y mal formada. Entonces se de-bordó la indignación, y aunque la misma razón había para retirar éste, el presidente se mantuvo firme y no lo ordenó. ¿Por qué entonces retiró el anterior? Porque se hacen las cosas a tontas y a locas y nunca inspiradas en la justicia y la ley. Al retirar el toro cuarto, se buscó tal vez un aplauso fácil, sin pensar que se perdía autoridad para negarse a realizar lo mismo con el quinto. El público vió que se pasaba a banderillas, y airado se arrojó al ruedo. Platerito se agarró a la cola del bicho. ¡Adiós Bombita!, para evitar una desgracia. ¡Para evitar una desgracia! ¡Qué risa! Un espectador se agarró a los cuernos y sujetó la cabeza a la fierra; otros varios siguieron su ejemplo, y casi en volandas condujeron al toro hacia la puerta de los corrales. Entonces, el presidente, que sacó el pañuelo verde, sin deber sacarlo y que luego no lo hizo cuando debió hacerlo, dió orden de que salieran los cabestros. Gracias a ello no presenciámos el bochornoso espectáculo de ver al público llevando en brazos a los corrales a un animal que se pretende hacer pasar por toro de lidia. Y digo que el espectáculo sería bochornoso, no por parte del público, sino por pensar que en la capital de España pueda ocurrir eso como expresión de la enérgica justicia que por su mano toma el público al ver como se consiente que un día y otro día y siempre, repitiéndose lo mismo, pueda impunemente anunciar y cobrar toros, y echar al ruedo reses de matadero, un empresario que debe el precio del arriendo y además posee la plaza en virtud de una Real orden, sin las formalidades de la subasta que ordenan las disposiciones legales. Largo rato estuvo interrumpida la lidia después de retirado el toro, porque gran parte del público, formando pintoresco grupo, se situó en el redondel, agitando ante el presidente los billetes de la corrida que habían pagado en dinero. El último toro también fué chiquitito, pero ya no se protestó. ¿Para qué? De modo que si no fuera por lo ocurrido, el generoso empresario nos coloca cuatro cabras en una corrida de seis toros. Lo que él diría: De todos modos, son doce cuernos.

Farelillo.

LA INDEPENDENCIA DE SUECIA

Dimisión del Gabinete.

Comunican de Stokolmo que todos los ministros del Gabinete sueco han presentado la dimisión.

LA ESCUADRA ITALIANA A MARSALLA

Comunican de Roma que la Esouadra italiana irá en Febrero próximo a Marsella a devolver la visita a la Esouadra francesa, aprovechando la ocasión del Congreso Colonial.

EL «ZURIA»

NAUFRAGIO

(POR TELÉFONO)

Ocho ahogados.—21 en salvo.

Se han recibido noticias del naufragio del vapor «Zuria», de esta matrícula, en aguas de Hamburgo. A las cuatro de la madrugada chocó el vapor en un banco, a dos millas de la isla Heligoland, y a las siete quedó destrozado y se hundió. Procedía de la Argentina, conduciendo maíz para Bilbao. Se ahogaron el capitán, el primer piloto y seis marineros; el resto, hasta veintinueve hombres, salvaronse en los botes. El «Zuria» era un hermoso vapor de 1.200 toneladas. Su capitán y el oficial ahogados dejan viuda e hijos de corta edad.

Naufragio del «Cardenal Cisneros».

Detalles del siniestro.

Coruña 29.

Durante las primeras horas de la tarde se han recibido nuevos despachos de Muros, confirmando la pérdida del «Cisneros». Las primeras noticias de la catástrofe se tuvieron aquí por medio de telegramas particulares.

Luego se recibió en la Comandancia el siguiente telegrama de Corubión: «Llegó aquí el artillero de mar Emilio Lorenzo Vargas, con 32 hombres de la dotación del «Cardenal Cisneros», noticiando el total naufragio del buque en los bajos denominados «Meixide», a las nueve de la mañana, yéndose a pique.»

Después del anterior telegrama, se recibió en la comandancia el despacho del capitán general del Ferrol, ordenando que saliese con rumbo a Muros el cañonero «Marqués de Molins», fondeado en este puerto, con objeto de auxiliar al «Cisneros».

La comandancia de Marina contestó que el «Marqués de Molins» salió de la Coruña a las nueve de la mañana hacia Muros para vigilar la pesca.

La Escuadra de instrucción.—El temporal.—Averías en el «Extremadura».

Coruña 29.

La Escuadra de instrucción había salido el lunes del Ferrol para hacer crucero por las rías bajas, dirigiéndose a Corubión, Muros y Vigo.

Componían la escuadra el «Princesa de Asturias», que arbolaba la insignia del almirante Santaló; el «Cardenal Cisneros», el «Extremadura» y el «Río de la Plata». El temporal impidió la entrada de la flota en el puerto de Corubión, viéndose obligada a refugiarse en la ría de Muros, donde permanecieron todos los buques anclados hasta ayer mañana.

Durante la travesía del Ferrol a Muros sufrió averías el «Extremadura», que hacían necesaria la entrada del buque en el dique del Ferrol, por cuyo motivo dispuso el almirante que volviese el «Cisneros» al puerto de salida para reparar también averías, mientras los demás buques debían seguir su viaje a Vigo.

Más detalles.—El choque.—La oficialidad.

Coruña 29.

Reuniendo todos los informes que referentes al naufragio se han recogido aquí, resulta que el «Cisneros» salió del puerto de Muros a las siete de la mañana, haciendo rumbo al Norte para pasar cerca del Cabo Finisterre y seguir al Ferrol, donde debía reparar averías y desembarcar parte de la marinería que cumple su servicio en el próximo Diciembre.

Desde las siete a las ocho de la mañana anduvo el «Cisneros» diez millas, distancia que hay entre Muros y los bajos de Meixide. Según unas referencias, iba haciendo ejercicios; según otras, efectuaba sondeos. Al pasar el buque delante de los bajos citados el casco chocó contra las rocas. El choque fué espantoso y produjo enorme conmoción a bordo; el casco sufrió averías tremendas, anegándose rápidamente. Toda la oficialidad se hallaba reunida en el puente.

Se supone que al ocurrir el choque la impresión sufrida por los tripulantes debió ser terrible, y acaso hubiesen ocurrido desgracias de no haber facilitado las maniobras para el salvamento el tiempo despejado y la mar tranquila.

En el momento del siniestro, algunos de los oficiales franceses de servicio se hallaban en la esma y otros bañándose. Como no les dio tiempo para vestirse, se tiraron al agua envueltos en los capotes. En Muros les ha sido facilitada ropa para abrigarse.

Sorpresa en el «Extremadura» y el «Plata».

Coruña 29.

Cuando la división naval salió con rumbo a Vigo, el general Santaló hizo comunicar a los barcos que la constituían la orden de que comenzaran a practicar ejercicios de tiro, revocando esta orden cerca de Meixide en vista de que había por aquellas

alturas muchos barcos que se dedicaban a la pesca. Ya había ocurrido el naufragio del «Cisneros»; pero sin sospecharle siquiera, continuaron su viaje los demás buques de la división.

En Vigo se les dió la noticia, que reputaron como un canard y no le dieron veracidad hasta que el comandante de la división recibió un telegrama del ministro de Marina haciéndole preguntas y dándole instrucciones con relación a la catástrofe.

En busca del «Cisneros».

Coruña 29.

Inmediatamente dispuso el general Santaló que marcharan con rumbo a Muros los cruceros «Río de la Plata» y «Extremadura», haciendo la travesía por Corrubedo, con marcha de 14 millas por hora, hallando al «Cardenal Cisneros» a dos millas al Oeste de Meixide, en fondo de veinticuatro brazas.

El dinero del barco.

Coruña 29.

Por hallarse ocupado en otros servicios uno de los oficiales del barco, a cuya custodia estaba confiada la caja de caudales, no pudo extraerse de ésta 30.000 pesetas en plata que encerraba. Sólo han podido salvarse 5.000 pesetas en billetes del Banco.

Los primeros momentos.

Coruña 29.

Al principio creyó toda la tripulación que la avería era en la máquina, pues sintieron un golpe enorme.

Instantes después entró en el barco una tromba de agua, y con gran diligencia se abrió la válvula de vapor, para evitar, como se consiguió, ocurriera la explosión. Por estar cerrados los compartimentos estancos, el hundimiento del barco no fué instantáneo.

El embarco de los naufragos.—Organizando el salvamento.—Las familias de los marinos.

Coruña 29.

Se supone que los naufragos se embarcarán en el «Extremadura», en el «Río de la Plata» y en el «Marqués de Molins», que se hallan en Muros.

Ahora se están organizando los trabajos de salvamento. El barco se fué a fondo, y no es fácil ponerlo a flote a causa de hallarse en contacto con los arrecifes. Esto no obstante, se intentará el salvamento, aprovechando las mareas bajas.

El comandante de Marina convino con la Sociedad de Salvamento de la Coruña que marchasen a Muros varios buques con el material preciso.

Han salido dos vapores llevando buzos y obreros. Mañana se harán sondeos y un reconocimiento para averiguar la situación del «Cisneros» y ver si se puede poner a flote.

Del Ferrol vinieron a la Coruña muchas familias con objeto de saber noticias del naufragio.

Muchos parientes de los tripulantes del «Cisneros» recorrieron alarmados las redacciones de los periódicos pidiendo detalles de la catástrofe.

Ya tranquilizados regresaron al Ferrol. Mañana regresarán los vapores que fueron a Muros para obtener referencias del siniestro.

Mal tiempo.—Propósitos del general Santaló.—La caja de caudales.

Muros 29.

La lluvia y la cerrazón hacen imposible la salida de los buques de la Esouadra.

El general Santaló ha buscado un buen práctico, y apenas aclarare el tiempo marchará a los bajos de Meixide para examinar el sitio de la catástrofe.

Desde allí seguirá con rumbo a Vigo el bordo del «Marqués de la Victoria».

El Sr. Pastor, banquero de la Coruña, que forma parte de la Compañía de Salvamento, ha conferenciado con el general Santaló y ha tomado el plano del crucero naufragado para ver si es posible salvar la caja de caudales, donde se guardan, entre otros valores, 6.000 duros.

Testimonios de afecto.

Muros 29.

En el salón de actos de la Casa Consistorial, cedido por el Ayuntamiento desde la llegada de los naufragos, está instalado el

25 FOLLETÓN DEL «DIARIO DE LA MARINA»

TARTARÍN DE TARASCÓN

NOVELA

nes: en grandes hogueras se asaban carnes enteros chorreado grasa: a continuación, mataderos al aire libre, en donde negros completamente desnudos, bañando los pies en sangre y rojas de ella las manos y antebrazos, descuartizaban con pequeños cuchillos unos cabritos colgados en un travesaño. En un rincón, bajo una tienda de pobre apariencia con mil retazos multicolores, un escribiente moro con un gran libro y antiparras. Aquí en un grupo, gritos de rabia: es una ruleta instalada sobre una medida de trigo, rodeada de kábilas en tropel... Allí, pataleos de alegría y risas: es un mercader judío con su mula que miran ahogar-se en el Cheliff... ¡Todo entre un enjambre de escorpiones, perros y cuervos; y entre una nube de mosas!... ¡pero cuántas mosas!...

El terrible Tartarín anduvo de ceca en meca por la inmensa llanura del Cheliff, a través de esa formidable y burlesca Argel francesa en la que los perfumes del antiguo Oriente se mezclan y complican con un penetrante olor de absenta y de cuartel. Abraham y los zuavos confundidos, algo de fantástico y puerilmente burlón, cual una página del antiguo testamento contada por el sargento La Ramé o por el brigadier Pitón... Curiosísimo espectáculo para ojos que lo hubieran sabido contemplar... Un pueblo salvaje y corrompido, al que civilizámos, dándole nuestros vicios... La autoridad feroz, desordenada y fantástica, que se limpia gravemente las narices con sus ordenes de la Legión de Honor y por un sí o un nó manda apalear a las gentes colgadas oabeza abajo. La justicia sin conciencia, de moros con grandes antiparras, hipócritas del Corán y de la ley, revoltosos señadores que venden un decreto como Esaú su derecho de primogenitura, por un plato de lentejas ó de kuskus con azúcar. Otros, libertinos y borrachos, criados en otro tiempo de un Insuf cualquiera, que se encuegan en champagne con lavanderas mahonesas, y preparan parrillas de carnero asado mientras que delante de sus tiendas la tribu entera perece de hambre, y disputa a los lebreles los despojos de la francochela señorial. Luego, en torno, erisales, hierba seca y

«Príncipe, príncipe!»—murmuró Tartarín descolorido ya y agarrándose a la seca crin de la joroba—«príncipe, bajemos!... No sé... me siento mal... me siento que voy a ser la bafa de Francia...» ¡Que si quieres! el camello se había ya lanzado y nada podía detenerle. Cuatro mil árabes, descalzos, corrían tras ellos gesticulando, riendo como locos y haciendo reboir al contacto de los rayos del sol, seiscientos mil blancos dientes... El gran Tartarín tuvo que resignarse y aferróse contristado a la joroba. El chechiá tomó todas cuantas posiciones quiso... y Francia, representada por Tartarín, fué la risa de todos. Acecho por la noche en un bosque de adelfas. Por pintoresca que fuera la nueva manera de montar, a nuestros cazadores no les quedó otro recurso que renunciar a ella, por consideración y respeto al chechiá. Continuaron el camino a pie, y la caravana se encaminó tranquilamente hacia el Sud, por pequeñas etapas, el tarascón delante, el montenegrino detrás, y entre filas el camello con las esjas de armas. La expedición duró cerca de un mes. Durante un mes buscando leones en vano.

quemada, camellos calvos, ooctus, lentiscos, chumberas, ¡el granero de Francia!... ¡Granero vacío de granos, ay! y rico solamente en chacaes, chinchos ó insectos de toda clase. Tiendas abandonadas, tribus extraviadas sin saber dónde van, huyendo del hambre y sembrando de cadáveres el curso de su camino. De trecho en trecho una aldea francesa con ruinosas casas, campos incultos, plagas de langosta que roen hasta los visillos de las ventanas, y mientras todos los colonos están en el café dispuestos a beber su absenta, disutiendo proyectos de reformas y constituciones. Eso es lo que Tartarín hubiera podido ver si se hubiese tomado la pena de fijarse: mas, entregado a su pasión leonina, el tarascón marchaba siempre sin ver ni mirar nunca a derecha ó izquierda, soñando de continuo en esos monstruos imaginarios que jamás aparecían. Como la tienda se empujaba en no quererse abrir jamás, y el pómican en no desleírse, la caravana se veía obligada a detenerse cada mañana y cada noche en las tribus. En todas partes, gracias al kepsid del príncipe Gregorio, nuestros cazadores eran recibidos con los brazos abiertos y pernoctaban ya con los agereros, ya en palacios magníficos, ya en grandes granjas blanqueadas y sin ventanas, en las que se ven

comandante del «Cisneros», D. Manuel Díaz Iglesias, á quien cumplimentan, expresándole su afecto profundísimo, todos los jefes y oficiales de la Escuadra.

Telegrama oficial.

Muros 28 (10,10 n.).

El jefe de la división naval al ministro: Acabo de fondear con los buques «Extremadura», «Río de la Plata», y «Marqués de la Victoria», y por noticias del personal del «Cisneros», sé que todos se han salvado. La pérdida del buque es total, sin esperanza de salvar ningún pertrecho, excepto algunas embarcaciones. Esto no obstante, en la amanecida saldré á practicar un reconocimiento. Enviaré la tripulación á Ferrol en los cruceros «Extremadura» y «Río de la Plata». Verificados los embarques regresaré á Vigo en el «Victoria». No encuentro frases con que encomiar á Vuecencia el comportamiento de alcaide y vigías de este pueblo, que con la mayor atención y desinterés atendieron á todas las necesidades de los naufragos. El orden de salvamento, admirable. Debido á ello no hubp quo lamentar desgracias.

Nota oficiosa de Marina.

Precisamente en los momentos en que nos agobia la desgracia por la pérdida del «Cisneros» en las costas gallegas, el embajador de Alemania, en nota del 17 del corriente, reclama del Gobierno español se haga obligatorio el servicio de prácticos para los buques que cruzan en las proximidades de Corcubión.

Cita dicha nota que en 1898, en espacio de siete días se perdieron totalmente los vapores «Barcelona», «San Marcos», «Saco», «Nor» y «Jan Veller».

En estos dos últimos años se perdieron también los vapores «Fischbeck», «Gresa», «Pollin», «Diligente», «Rosario», «Skuld» y «Georman».

Seis Compañías alemanas de navegación, así como las autoridades marítimas de aquel país, consultadas sobre este asunto, están de acuerdo en atribuir tales desgracias al cúmulo de dificultades que para la navegación ofrecen los mencionados parajes, dado el sinnúmero de bajos que circundan aquellas costas próximas á Finisterre.

Reunión de generales.

En el domicilio del almirante Beránger se reunieron ayer por la mañana la mayoría de los generales de la Armada que se encuentran en Madrid.

El objeto de la reunión fué tomar acuerdos relacionados con la pérdida del crucero «Cardenal Cisneros».

De conformidad con las opiniones sustentadas, se acordó practicar una detenida investigación para averiguar si hay lugar á exigir responsabilidades, y suspender entre tanto todo juicio, hasta no conocer el resultado de estas averiguaciones, para en su día, en la forma que fuera necesario, llevar el asunto á las Cortes.

En la Embajada inglesa.

En el momento en que las primeras noticias del siniestro se empezaron á divulgar, se personó en el ministerio de Marina uno de los Secretarios de la Embajada Inglesa, para cerciorarse en nombre del Embajador de la exactitud y alcance del desastre y para expresar el sentimiento del personal todo de aquélla y los vehementes deseos de que no hubiera desgracias personales.

El señor Embajador ha reiterado hoy sus sentimientos por la desgracia y felicitado particularmente al ministro, porque ninguna vida se ha perdido y por el excelente espíritu y la prueba de sangre fría y buena disciplina que ha existido entre los oficiales y la tripulación en un momento tan crítico.

Por tan noble interés y por los honrosos conceptos, el señor ministro y personal del ministerio, así como la Marina toda, están profundamente agradecidos.

Detalles interesantes.

El Sr. Cardona, uno de los oficiales pertenecientes á la dotación del «Cisneros», ha manifestado que hace pocos días, entre las diversas maniobras que estuvieron ejecutando, figuraba la de abandono del buque. En ésta, como en todas las demás, el buen orden y disciplina de la tripulación fué excelente.

El Sr. Cardona no se hallaba en el «Cisneros» cuando ocurrió el siniestro; pues se hallaba disfrutando licencia, que se le había concedido con alguna anterioridad.

El ministro de Marina ha manifestado hoy á los periodistas que cree se hayan comenzado ya los trabajos de salvamento y que además de los buques españoles que toman parte en los trabajos, se ha telegrafado á importantes casa de Noruega y Dinamarca, que se dedican especialmente á estos trabajos, para que una vez conocidos los detalles del siniestro, vean si les es factible proceder al salvamento, si no de la totalidad, de gran parte de los materiales del hundido buque.

LA «GACETA» DE HOY

SUMARIO

Ministerio de Estado.—Real decreto nombrando Presidente de la Comisión de examen de la cuestión de límites entre las Repúblicas de Honduras y Nicaragua á D. Vicente Santamaría de Paredes.
Sección de Consulados.—Concesión de Exequatur á los señores que se mencionan.
Administración central.—Estado.—Asuntos contenciosos.—Anunciando el fallecimiento en el extranjero del súbdito español Juan García Monserrat.
Gracia y Justicia.—Dirección general de los Registros.—Lista de los Aspirantes á los Registros de la propiedad que se expresan.
Marina.—Dirección del Material.—Subasta para contratar el suministro de carbón inglés con destino á los buques de la Armada.
Dirección de Hidrografía.—Aviso á los navegantes.
Hacienda.—Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Llamamiento de pagos y entrega de los valores que se expresan.
Gobernación.—Dirección general de Administración.—Concurso para la provisión de varias plazas vacantes en la Administración provincial y municipal, y nombramientos de Secre-

tario de la Diputación provincial de Cáceres y Contador del Ayuntamiento de La Laguna.
Instrucción pública.—Dirección general del Instituto Geográfico y Estadístico.—Nacimientos y defunciones ocurridos en las capitales de provincia de España durante el mes de Septiembre último.
Fomento.—Dirección general de Obras públicas.—Subastas de obras de carreteras.

CRISIS TOTAL

Impresiones.

Las impresiones reflejadas en la prensa de que al fin el Sr. Montero Ríos se decidirá á formar un ministerio con varios de los actuales ministros representaciones de los jefes de la mayoría, se desvanecieron ayer por la mañana en cuanto el jefe del gobierno dimisionario habló con algunas personas que acudieron á verla en la esperanza de que las confirmaría.

El Sr. Montero Ríos no había variado de opinión. Mantenia la misma que expuso anteanoche ante S. M. al encargarle de formar Gabinete: que en éste deban entrar los notables de las agrupaciones liberales y que no admita representación de aquéllos.

Siguen las gestiones.

El señor conde de Romanones visitó ayer mañana al Sr. Montero Ríos. La entrevista fué por iniciativa del jefe del Gobierno, quien considera al ministro dimisionario de Fomento con fuerzas parlamentarias propias y como uno de los directores de la mayoría.

Se dice que el conde de Romanones, haciendo todo género de manifestaciones de adhesión al Sr. Montero Ríos, manifestóse quejoso de que se le suponga representante de ninguna otra personalidad dentro del Gabinete, por respetable que ésta sea.

Y se dice también del número de diputados y senadores que le tienen expresada su adhesión personal, para declarar al fin que aceptaría el entrar en un Gabinete de notables y que de no formarse así, estima tener análogos derechos que los Sres. Canalejas y Puigcerver.

En casa del Sr. Montero Ríos.

Ayer tarde visitaron al jefe del Gobierno los ministros dimisionarios de la Gobernación, Gracia y Justicia é Instrucción pública.

El Sr. Mellado fué á dar cuenta al señor Montero Ríos del conflicto escolar.

En los círculos políticos.

Hubo ayer animadísimo comentario sobre el curso de la crisis.

Díbase por fracasado el intento de formar un ministerio de notables, en vista de la respuesta categórica de los Sres. Moret y Canalejas á entrar en el Gobierno.

Conocíase, además, las manifestaciones del Sr. Montero Ríos, contrarias á formar un ministerio de representantes, con el cual considera que no mejoraría la situación actual.

Con tales antecedentes, la impresión general era que el Sr. Montero Ríos iba á las seis de la tarde á Palacio á declinar los poderes.

Decíase también que se formaría un Gabinete intermedio, con la misión principal de legalizar la situación económica.

Incidencias de la crisis.

Referíase ayer entre personas que pueden estar bien informadas del curso de la crisis, que ésta comenzó á sufrir reparos en el Consejo de ministros en que fué planteada.

Un individuo del Gabinete dijo que, para emitir opinión con libertad y para que no pudiera creerse que lo hacía por interés en sostener su puesto, comenzaba por presentar su dimisión.

Luego manifestó que su parecer, como individuo del partido liberal, era contrario á la crisis, porque es una ofensa para la mayoría, y porque puede inferir grave daño á la cohesión de la mayoría.

Partiendo de esta base, recobró libertad para emitir su juicio personal sobre esta

crisis, si las circunstancias le obligaran á ello.

Montero en Palacio.

El Sr. Montero Ríos estuvo en Palacio á las seis de la tarde.

Al salir, dijo á los periodistas: —La cuestión ha quedado pendiente; hasta mañana á la hora acostumbrada despachó.

Así que llegó á su casa, mandó circular avisos á los Sres. Moret, Canalejas y López Domínguez para una reunión, que celebrarán hoy, á las diez de la mañana.

Las personas que parecen mejor informadas dicen que el Sr. Montero Ríos fué á Palacio á declinar los poderes en vista de no haber conseguido la formación de un ministerio de notables, y que el rey no aceptó la resignación, encargando al jefe del gobierno dimisionario un nuevo y definitivo esfuerzo con los primates del partido.

Así queda explicado el motivo de la reunión de hoy.

A continuación de ella irá el Sr. Montero Ríos á Palacio á dar cuenta del resultado de sus gestiones.

La conferencia de esta mañana.

Reunidos en el domicilio del Sr. Montero Ríos los Sres. Moret, Canalejas, Puigcerver y Vega Armijo, celebraron esta mañana una detenida conferencia sobre la resolución de la crisis.

Dichos señores se han negado á aceptar ninguna cartera, si bien continúan dispuestos á apoyar al Gobierno que se forme.

Montero en Palacio.

Esta mañana volvió el Sr. Montero Ríos á Palacio á dar cuenta á S. M. de los acuerdos adoptados por los Sres. Moret, Canalejas, Vega Armijo y Puigcerver en la reunión celebrada esta mañana.

Al salir el Sr. Montero Ríos manifestó á los periodistas que S. M. le había ratificado su confianza y que para esta tarde había citado á los ministros dimisionarios para celebrar Consejo.

EL CAMPO DE TIRO DE LA MONCLOA

En el polígono que la Sociedad de Tiro Nacional tiene en la Moncloa, se reunieron ayer unos cincuenta miembros de la representación de Madrid con su presidente el distinguido hombre público y senador del Reino D. Carlos Alvarez Guijarro á la cabeza y festejaron con un almuerzo perfectamente servido por el restaurant del establecimiento, al peritísimo tirador D. Garmán Ortega, que se ha ganado recientemente en buena lid el campeonato de España.

Excusaron su asistencia en atenciones ineludibles los señores duque de Uceda, Ruiz Jiménez y Nevás.

A los postres del banquete, en el que reinaron la cordialidad y la alegría, el campeón dió en términos sencillos las gracias á sus consojos y á la prensa que fomenta tan patriótica acción, y brindaron luego los Sres. Camps, Catalán y Matamala, resumiendo el señor presidente con frases tan breves como discretas en parte dedicadas á la prensa periódica.

LOS ESTUDIANTES

Ayer fueron los estudiantes á la Universidad para reunirse en el aula de Química y ocuparse en los asuntos pendientes entre ellos y los catedráticos; pero los porteros y bedeles les manifestaron que estaba prohibida la entrada, por orden superior.

Los estudiantes se fueron retirando sin producir alboroto.

Los decanos de las Facultades de Medicina y Derecho conferenciaron con el rector y acordaron decretar el cierre de la Universidad mientras dure el actual estado de cosas.

Esta noticia fué muy comentada por los estudiantes, quienes, según parece, llevarán á cabo la huelga si no se resuelve de modo favorable cuanto tienen solicitado al ministro.

El presidente de la comisión de estudiantes habló con el rector de la Universidad, y no parece que fué muy conciliador el resultado de la entrevista.

El Sr. Carrillo manifestó, que de no dar explicación el Sr. Azórate á las palabras pronunciadas por él anteayer y apoyadas por otros catedráticos, no cederán los estudiantes y llegarán á recurrir á los Tribunales por injuria á la clase escolar.

El rector dejó al arbitrio de los escolares la determinación que crean conveniente seguir y se trasladó al ministerio de Instrucción pública para hablar con el ministro.

Volvió y continuaron reunidos, pero como no resolvieron sino en principio las determinaciones que habían de adoptar, convinieron en reunirse otra vez hoy á las once.

Hoy también se reunió el pleno del Claustro de catedráticos y adoptará acuerdos después de estudiar el estado en que se halla planteada la cuestión.

La comisión de estudiantes visitó ayer al gobernador civil, y le rogó que abra una información acerca del funcionamiento del Centro Unión Escolar, pues considera los peticionarios que dicho Centro no responde al fin para el cual fué creado, y que, por tanto, no debe figurar como representante de la clase escolar.

Esta determinación obedeció á la actitud de los del Centro Unión Escolar, quienes lejos de pedir explicaciones á los Sres. Azórate, Piaras y Ureña, creen que se las deben dar muy amplias, y así lo manifestaron también al gobernador.

En la conferencia que celebró ayer el rector de la Universidad con el ministro de Instrucción, puso al Sr. Mellado en antecedentes de la cuestión entre los catedráticos y los estudiantes, y juzgando necesaria la suspensión de clases, obtuvo la debida autorización del ministro para esta decisión.

Hoy á las cuatro de la tarde se reunirán los estudiantes de Medicina en el anfiteatro grande de la Facultad, convocados por la comisión, para tratar de las cuestiones relativas á la reciente Instrucción de Sanidad, según dice la convocatoria.

Agitación revolucionaria en Rusia.

La dinamita en acción.—Almirante asesinado.—Tres bombas.

Paris 29.

El Observador de San Petersburgo recoge el rumor de que el almirante Birleff Chukmine ha sido muerto por una bomba. La Central News de San Petersburgo, dice que en Gemel, al sudoeste de Moscú, los huelguistas lanzaron tres bombas al jefe de policía en el momento en que pasaba en su coche, que quedó destruido, y herido de gravedad el jefe y dos cosacos.

Paris 29.

Desde San Petersburgo dicen á L'Echo de Paris que el acorazado «Kniaz Potemkin» voló en el momento en que le estaba inspeccionando el ministro de Marina, almirante Birleff.

Murió el almirante y tres cuartas partes de los tripulantes.

El buque se hundió.

Petición del Municipio de Moscov.

Paris 29.

Según la Central News de San Petersburgo, los condes de Witte y Felski recibieron el telegrama siguiente del Consejo municipal de Moscov: «Ante la deplorable situación en que el país se encuentra, hacemos un llamamiento á los patriotas, á fin de que se esfuerzen en el restablecimiento del orden legal, basado en las reformas oránicas».

En Varsovia.—Crecce la Agitación.

Paris 29.

La Agencia Reuter recoge el rumor de que en Varsovia los jefes revolucionarios han distribuido millares de revólvers entre los huelguistas. La Central News de San Petersburgo dice que la gravedad crece en las provincias.

Se han revolucionado los empleados del ferrocarril de Tomsk en Siberia.

Las zarinas huyen.—Witte dictador.

Paris 29.

El Observador de San Petersburgo, dice lo siguiente: A pesar de las negativas formuladas, créese que la zarina y el zarévitch llegarán pronto á Copenhague.

La emperatriz viuda, que se encuentra todavía en el castillo de Amalino, ha expresado también ese deseo.

El conde Witte, va á ser investido de poderes dictatoriales; encargárasele de restablecer el orden. El emperador va á confiarle el gobierno y la dirección de los destinos dinásticos. La publicación de esta decisión, se ha retrasado tan solo para que Witte pueda escoger los miembros gabinete y formular el programa. Sábese que éste entraña el establecimiento de una especie de constitución con libertad para la Prensa y concede además el derecho de reunión.

Consejo extraordinario.

Paris 29.

Según El Exchange de San Petersburgo, han

sido convocados repentinamente los ministros en Petrohof, donde pasarán la noche. Créese que el Zar concederá la Constitución.

Más colisiones y saqueos.

Londres 29.

Durante la noche y tarde últimas, las tropas de Odessa han tiroteado á la muchedumbre con bala.

Veinte muertos y sesenta heridos han resultado en una colisión, y en otra siete muertos y treinta heridos.

La multitud ha saqueado dos almacenes de armas.

De momento se ha restablecido materialmente la tranquilidad, pero es enorme la efervescencia. La guarnición se compone de 28.000 soldados, número que se estima insuficiente para reprimir el desorden. Se dice que algunos batallones de infantería están indisciplinados.

En San Petersburgo no ha ocurrido ningún desorden hasta la cinco de la tarde. Patrullas de caballería é infantería han recorrido la ciudad en la noche anterior.

Los tribunales han suspendido las audiencias. Se han celebrado ayer tarde en la Universidad y en el Instituto Tecnológico numerosos meetings, en los que han pronunciado discursos demagógicos violentísimos.

Hoy ha sido cerrada la Universidad.

Reparto de revólvers en Varsovia.—Regimiento insubordinado.

Londres 29.

El corresponsal de la Agencia Reuter en Varsovia dice que los revolucionarios han repartido un millón de revólvers entre los obreros.

Los soldados del regimiento de Grodno, se han negado á disparar sobre la multitud.

Aggravándose la situación.—Autóridades y funcionarios en rebelión.

Londres 29.

Al decir del corresponsal de la Central de New en San Petersburgo, se agrava por momentos la situación en las provincias de Rusia y la revuelta se extiende en todas direcciones.

Se confirma la noticia de que en Tomsk (Siberia) las autoridades y los funcionarios han hecho causa común con los huelguistas.

Ha habido graves motines y colisiones en la ciudad.

Alemanes á la frontera.—La invasión de Polonia.

Londres 29.

En despacho de Odessa dicen á The Evening Standard que las autoridades militares de la ciudad rusa han recibido la noticia de que Alemania ha enviado 160.000 soldados á la frontera de Polonia.

La información ha sido transmitida con toda clase de reservas; pero desde Poznan transmiten á The Observer un rumor que allí circula como verosímil: el de que se están haciendo aprestos para una invasión de Polonia por las tropas alemanas.

EN EL CIRCULO LIBERAL

Reunido en la noche del sábado el Comité liberal del distrito de Chamberi, bajo la presidencia del señor duque de Arévalo, fué proclamada por unanimidad la siguiente candidatura para concejales de dicho distrito:

D. Fulgencio de Miguel y Alonso, D. Cristóbal de Castro y D. Luis Mazzantini.

El Sr. De Miguel declinó, por razones particularísimas y personales, el honor que se le hacía, quedando, por consiguiente, proclamados candidatos por Chamberi los Sres. Castro y Mazzantini.

Teatro Español.

Por dificultades materiales en la preparación del decorado, no se ha representado anoche Don Juan Tenorio, niándose en escena por última vez El médico de su honra.

Hoy, lunes de moda, primera representación de Don Juan Tenorio.

NOTICIAS

Pasado mañana, 1.º de Noviembre, dará principio en esta capital la cobranza voluntaria de las contribuciones territorial, industrial y de más impuestos correspondientes al cuarto trimestre del ejercicio corriente, y terminará el 30 del mismo.

En los pueblos de la provincia, los días que se señalan en el Boletín Oficial de la misma.

Imp. del FOMENTO NAVAL Sa. Bernardo

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

