

EN PROVECHO

DE LA

MARINA Y DE LA PATRIA

Mientras el Gobierno no ha salido todavía del terreno platónico en lo que respecta al fomento de la Marina, en el país y fuera de él se agitan intereses financieros e industriales que no se arriesgarían a molestias y gastos sino estuviesen persuadidos de que España ha llegado a una situación en que se impone la construcción de una escuadra.

Ningún político en su programa lo deja de consignar como urgente exigencia que hay que satisfacer, lo cual defuereza que es necesidad sentida de todos los españoles. Esto es lo que claramente ven los industriales y financieros cuya perspicacia no permite que pase desapercibido movimiento de tal naturaleza y se anticipan con objeto de utilizarlo.

Si en el Gobierno existe propósito y plan para la construcción de la escuadra, debería aprovechar circunstancias tan propicias, pues nadie ignora que aunque el Tesoro de la nación está exhausto, en el país hay abundancia de dinero y necesidad de emplearlo, siendo de conveniencia suma para la prosperidad nacional que este sobrante de numerario se dirija a crear industria ó sea riqueza verdaderamente reproductiva, que compense los efectos del cuantioso gasto que el fomento de la Marina de guerra impone.

La experiencia de lo ocurrido en las construcciones decretadas por la Ley de 1887, debe tenerse muy en cuenta para asegurar el éxito de la que ahora se vote, asegurándolo con medidas de precaución que no se tomaron, y no por haberlas olvidado entonces, se ha de desear el construir en propio territorio la parte de escuadra que sea factible, en preparación de un estado industrial marítimo más perfeccionado, con el que se logre dejar de ser tributarios de las empresas extranjeras á cuyo desarrollo se contribuye.

Muchas veces lo hemos dicho y nos cansaremos de repetirlo: las naciones cuyas Marinas son de importación y ven en tal concepto de prestado, no conseguirán jamás un poder naval eficaz ni permanente; pero en cambio se empobrecen llevando á faltar la riqueza ajena cuantiosas sumas que, gastadas en el país, serían reproductivas.

Por lo tanto deben limitarse estas inversiones en el extranjero á lo indispensable, y reducir progresivamente esta necesidad hasta llegar la nación á bastarse á sí misma con la industria propia.

Tal debe ser el propósito del Gobierno y á él como interesadas principalmente, deben concurrir patrióticamente las empresas de industria marítima en España, despojando rivalidades y antagonismos, cimentando su crédito tanto en el tecnicismo como en el capital.

Pero nada de esto podrá verificarse si la nación no se decide á dar á la Marina de una manera constante y no por intermitencias de largos períodos de tiempo, como hasta ahora ha ocurrido, los recursos necesarios para su sostenimiento, dedicándole preferente atención, que la vida no admite interrupciones sin experimentar consecuencias funestas, que es de lo que los españoles no quieren darse cuenta cuando de la Marina se trata.

De esta manera se podría llegar á tener en el país recursos de industria naval propia, ligada al incremento de la Marina de guerra, hoy en absoluto divorciada de la opinión por falta de intereses particulares que en ella la representen y aboguen por su desarrollo.

El día que esto ocurra en España, dadas sus condiciones de nación marítima y el papel que por tal motivo no puede menos que desempeñar en el concierto de las potencias europeas, su Marina de guerra, hoy por desdicha bastante rebajada de importancia, recobrará la que de derecho le corresponde en provecho de la Patria.

El ferrocarril del Amur

Desde el momento en que los rusos se posesionaron de Manchuria, abandonaron su proyecto de construir un camino de hierro á lo largo del río Amur, y concentraron toda su atención en la línea férrea llamada del Este de China, que pasa á través del Mandchuria. Pero el creciente desarrollo de Manchuria ha hecho que afuera al territorio del Amur una corriente de mercancías más baratas que los productos rusos, á causa de que las importaciones manchurianas son admitidas libres de derechos.

Últimamente se ha pedido con mucha insistencia al Gobierno ruso que construyera la línea mencionada á lo largo del Amur, en interés de la industria y desarrollo del país, y la prensa rusa anuncia que pronto tomará una determinación el ministro de Caminos y Comunicaciones, iniciando, sin demora la construcción de un ferrocarril de Sretensk á Biarovestshensk.

OBRAS MARÍTIMAS

EL PUERTO DE AJACCIO

M. Crahay de Franchemont, inspector general de obras marítimas, comisionado por el ministro de Marina para examinar sobre el terreno los anteproyectos de instalación de un puerto militar en Ajaccio, acabó de terminar sus estudios, que han dado lugar á la aprobación del proyecto, ya establecido por la administración de Canales y Puertos.

Según este proyecto, la Marina francesa tomará definitivamente posesión de la ensenada de los Caños, situada al fondo de la bahía, con obligación de establecer perpendicularmente á la línea actual de los muelles un espigón de 200 metros destinado á abrigo los barcos de pesca contra los vientos del Sudeste.

Por consiguiente, el puerto de Ajaccio se dividirá en tres partes: ensenada de la Ciudadela, para barcos de gran tonelaje; ensenada

de Capuchinos para los barcos de pesca y ensenada de los Caños para la Marina de guerra.

En esta última parte las obras han comenzado por el refuerzo y reedificación del muelle del parque de carbón que había sufrido disminuciones de importancia. El depósito de harina de municiones, situado detrás de la escollera, que abriga la ensenada de las olas, ya á ser desalojado y transformado en cuartel para los marineros de la defensa móvil.

A lo largo del camino de los Caños se establecerá un muro de trescientos metros de largo destinado á los torpederos.

Durante la permanencia de M. de Franchemont en Ajaccio, el remodelador Polyphème, del puerto de Tolón, efectuó la colocación de la escollera móvil destinada á cerrar el puerto en tiempo de guerra. La escollera se puso en el mar sobre muros fijos.—X.

INGLATERRA Y MENELIK

Reflejan las impresiones y alegrías del extranjero el temor de que Inglaterra monopolice el tráfico del Mar Rojo que podría quedar convertido en un lago inglés.

Los planes de Inglaterra en Arabia son, á lo que se dice, apoderarse de la Meca y Medina, dominando así todo el camino desde Egipto hasta el Sur de Persia y la India.

Circula el rumor de que el Gobierno inglés enviará muy pronto una misión extraordinaria á Menelik con el encargo de negociar con el Negus de Abisinia un acuerdo sobre influencia en el Sudán.

Menelik está muy poco propicio á dejarse sorprender por los ingleses, hasta el punto que se dice que estorbará los planes de la Gran Bretaña en Arabia, pactando al efecto inteligencias con Francia y Rusia que neutralicen la política inglesa en aquella parte.

Escuadra australiana

Un reporter ha preguntado estos días pasados á lord Charles Beresford si era partidario del establecimiento de una Marina australiana no como existe actualmente, sino como escuadra desligada de la metrópoli, esto es como una flota exclusivamente perteneciente á la colonia.

Lord Beresford ha respondido que, á su juicio, una Marina australiana separada y autónoma sería un error lamentable. Uno de los principales elementos del poder marítimo y del imperio es una escuadra unida.

La desaparición de esta unidad ha sido condenada por todos los estrategas serios para la defensa misma del imperio. La Marina debe constituir un block y obedecer á una dirección única.

TELEGRAFÍA A FLOTE

Los vapores correo de la línea Cunard van todos provistos de aparatos de telegrafía sin hilos, que han prestado ya numerosos servicios á los pasajeros de aquellos transatlánticos.

La compañía telegráfica Marconi cobra la tasa uniforme de seis peniques por palabra en los dos cables transmitidos desde los buques á una estación Marconi cualquiera ó á un buque que se encuentre navegando al paso de aquel desde donde se telegrafía.

Como ejemplo demostrativo de la afición que los viajeros han cobrado al extraordinario invento, dícese que no baja de dos mil el número de palabras telegráficas desde cada barco durante el viaje, pudiéndose calcular en otras tantas las recibidas.

De seguir el impulso dado al descubrimiento del insigne joven italiano, no tardaremos en ver la disminución de la tarifa Marconi y el consiguiente aumento de despachos.

POLÍTICA

Efectos de inercia

Preciso es confesar que el Sr. Silveira tuvo razón al afirmar que en España los poderes públicos han estado en huelga permanente desde hace treinta años.

Realmente no han hecho en ese largo período otra cosa que vegetar; pero la huelga de los partidos no ha sido exclusiva, toda vez que en ella han tomado parte también los políticos al contemplar indiferentes la ruina de la patria.

Y es que la política española es eminentemente holgazana y tiene horror al trabajo; y lo prueba el hecho de que las leyes orgánicas, los preceptos fundamentales, el régimen constitucional se ha ido formando por sí mismo, como las columnas de estalactitas y estalagmitas de las cuevas prehistóricas, esto es, por filtraciones lentas y regulares del espíritu popular.

A un Gobierno enemigo del trabajo y amigo de la quietud sucede otro de temperamento esencialmente musulmán. Los conflictos surgen porque la opinión va delante de los partidos y de los Gobiernos, y de vez en cuando necesita retroceder para que la acción política no quede rezagada en el camino del progreso y de la libertad.

Con tales elementos públicos no es posible obtener ni alc ni grandes provechos nacionales. Los poderes, ya estén representados por la derecha ó por la izquierda dinástica, siempre van á remolque de la opinión.

Las crisis, los cambios políticos no son otra cosa que sacudidas de tensión determinadas por el efecto de inercia de los organismos y agrupaciones encargadas de regir los destinos públicos.

Haría falta que los elementos directivos dieran un impulso al movimiento nacional, pero son refractarios á todo lo que signifique energía y preferen holgar.

En huelga les sorprendió el desastre colonial y todo hace creer que en huelga les sorprenda la catástrofe mediterránea.

LA GRAN BRETAÑA Y BAY ISLAND

Con referencia á noticias, procedentes de Nueva Orleans, relativa á las islas Bay, se ha dicho que el comandante del buque de guerra inglés *Psyche* había leído á los habitantes de Rontan una proclama retirando toda clase de pretensiones de soberanía británica sobre aquellas islas.

La información de la Agencia Reuter permite asegurar que el Reino Unido nunca ha pretendido ejercer, y menos ha ejercido soberanía de ninguna especie en los indicados territorios desde que, por el tratado de Noviembre de

1859, fueron cedidos á la república de Honduras.

Por consiguiente, si alguna petición se ha hecho al comandante del *Psyche* por los isleños con relación á este asunto, lo único que aquel ha podido contestar es que, por virtud del Tratado supradicho, las islas no pertenecen á la Gran Bretaña.

EXTRANJERO

(POR TELÉGRAFO)

Efectivo naval alemán.

Berlin 3.

En los presupuestos para el año próximo se consignará la cantidad necesaria para aumentar el efectivo de la Armada germánica hasta 35.000 hombres.

La navegación interior en China.

Pekin 3.

Dicen de Shanghai que han surgido desavenencias entre los comisionados ingleses y chinos del Tratado, por oponerse los últimos á aceptar íntegro el dictamen de Mr. Mackay relativo á la navegación interior del Celeste Imperio.

El invento del teniente Davis.

Washington 3.

Anuncia el War Office que el invento del teniente Davis para endurecer el acero por procedimientos eléctricos aventaja á los resultados hasta ahora obtenidos por la famosa casa Krupp, y en igualdad de resistencia, ahorra un gasto de 20 á 50 por 100 de metal.

Asegúrase que el nuevo sistema proporciona gran economía de tiempo y de dinero.

La tripulación del "Mayflower."

Nueva York 3.

Dícese que están amotinados los marineros del yate presidencial *Mayflower*, los cuales se quejan de la mala calidad de la comida de abordo.

Protestan igualmente de que se les haya disminuido la ración de ron y tabaco y se les obligue á asistir á las conferencias dominicales de la señora Roosevelt.

El presidente ha prometido de esas quejas inmediatamente del fundamento de estas quejas.

TENDENCIAS

Explosiones espontáneas

Las explosiones espontáneas siguen á la orden del día, y de todas partes llegan noticias de incendios, voladuras, derrumbamientos y catástrofes expansivas.

Las últimas noticias de este género son el incendio de treinta y ocho pozos de petróleo en Rumanía y las cinco explosiones sucesivas de gas en Alicante.

Por lo visto hacen efecto las propagandas expansivas, supuesto que desde los fenómenos que determinaron la catástrofe de la Martinica, las explosiones de polvorines en Francia, en Carabanchel, San Fernando y Orihuela, parecen manifestaciones á propósito para demostrar que los elementos no son sordos á tales predicciones.

El ansia de libertad es general, y á nadie le gusta seguir comprimido. El mismo crimen de la Cecilia, ¿qué es, sino una explosión, ó si se quiere, una expansión íntima?

Hasta las afecciones epidémicas explotan, y ahí están el cólera de la India, el tífus de San Sebastián y el sarampión náutico para demostrarlo.

Los librepensadores de París también han tenido sus explosiones correspondientes ante la estatua de un mártir de su secta, y las garrañitas del estanco de la calle de Carretas han ardió por sí mismas, determinando un incendio formidable.

Todo esto evidencia la necesidad de dar amplitud á todos los que están sometidos á presión, porque el comprimir demasiado resulta peligroso.

Y, realmente, ya no conduce á nada la presión, ni aun tratándose de la atmosférica, que tantos fenómenos determina y produce, y tantos chubascos engendra.

El ansia de expansión es una necesidad que no se remedia sino con la libertad, porque las moléculas, menos dóciles á la afinidad que á la repulsión, quieren apartarse de sí mismas, como esos filósofos recalcitrantes que huyen hasta de su propia sombra.

¿Durará mucho esta tendencia «revulsiva»?

Abel Imart.

EL SHAH DE PERSIA

El día 31 de Julio, por la tarde, salió de Ostende para Contrexeville el Shah de Persia, y después de permanecer dos días en la última población, ha ido á París, desde donde se dirigirá á Londres para asistir á la coronación de Eduardo VII.

Durante su permanencia en Ostende su séquito fué de 10 personas, y al salir de Palacio le acompañó, dándole escolta, el regimiento de guías Reales.

En Ostende, el Monarca asiático se hizo verdaderamente popular, al extremo de que apenas le permitían dar un paso los chiquillos, aclamándole y coigándose ó poco menos á sus brazos y piernas. A esto ha contribuido mucho la proverbial largueza de aquellos Monarcas, no desmentida por el que actualmente visita las principales costas del contingente europeo.

EN SPITHEAD

El día 1 del actual, por la mañana, el almirante sir Charles Hotham, comandante en jefe de Portsmouth, expidió algunas órdenes relativas á la revista naval de la coronación.

La escuadra se reunirá en Spithead pasado mañana, 7. En la mañana del día de la coronación, se empavasarán todos los buques, como en el de cumpleaños, permaneciendo así hasta puesta del sol. La mañana se considerará como si fuera la de un domingo, y se rezará abordo de todos los buques presos especiales por Su Majestad.

Se hará una salva en el preciso instante de colocarse la corona sobre la cabeza del Rey, y más adelante se dictarán otras disposiciones respecto á posteriores salvas. Después de obscurecido se iluminará la flota, y también respecto á este particular se resolverá más adelante lo oportuno.

Por órdenes previas, sin embargo, se dispone que no se izen más pabellones especiales que el del almirante. Se darán á las tripulaciones de los buques de desembarco de mañana 6, y desde el 7 hasta que se disperse la flota, se dará permiso al veinte por ciento de los hombres francos de servicio des-

de las cuatro á las siete diariamente. Los permisos cesarán en absoluto durante los días 15 y 16.

Para el día 16, en que se celebrará la revista, se ha dispuesto que todos los oficiales asistentes á la revista usen el uniforme de gran gala, excepto en los destroyers y torpederos. Se consentirá la presencia de los amigos de los oficiales abordo, pero cuidando los respectivos comandantes de evitar aglomeración de gente. Se conservarán los números señalados para la revista de 1897, que eran estos: acorazados, 80; cruceros de primera, 60; cruceros de segunda, 40; cruceros de tercera, 30; cañoneros, embarcaciones especiales y brigs, 20 cada uno.

S. M. ha dispuesto que se permita á los visitantes de los buques permanecer en la cubierta alta, pero no que estén enfrente de los marineros ni que abran paraguas ni sombrillas. El día de la revista se izará en el *Royal Sovereign* la insignia de comandante en jefe; pero los demás días será el *Majestic* el buque almirante en Spithead.

Circula en Portsmouth el rumor de que el *Hazard*, con dos submarinos, estará en línea; pero de eso nada se sabe oficialmente, ni tienen los submarinos espacio señalado en la costa.

Hasta el presente, no se ha recibido más que tres nombres de buques de guerra extranjeros, los dos cruceros japoneses y el portugués *Don Carlos V*; pero se esperan más. Créese también en los círculos navales que al dispersarse la flota el día 18, no sólo pasarán los buques por delante de S. M., sino que el Rey acompañará á la escuadra algún trecho mar adentro.

Los submarinos de Vickers

Confirmando lo que se dice en otro lugar de este número, créese en Barrow-on-Jumen, que irán á Portsmouth, acompañados por el cañonero-torpedero *Hazard*, afecto á su servicio, dos de los submarinos encargados por el Gobierno británico á la casa Vickers Sons and Maxim, y cuya construcción ya va tan adelantada que permitirá su salida dentro de breves días.

También se ha propalado la noticia, á la cual pocos dan asenso, de que el Gobierno francés había encargado también un submarino, ya no un torpedero, sino un «crucero», en vista de la atención que los ingleses dedican á los buques citados.

Aun reconociendo que Francia ha tomado la delantera en la cuestión de los submarinos, se hace difícil creer lo del crucero, sin que se realicen con los tipos conocidos más pruebas, de mayor duración, y de otra índole que las verificadas hasta ahora.

El "Illinois," en Chatham

Signe en el dique de Chatham el *Illinois*, cuya varadura produjo en el buque de guerra norteamericano averías más graves de lo que se creyó en un principio, suponiéndose que se necesitará un mes para repararlos.

En este caso no podrá hallarse presente en la grandiosa revista naval, con gran sentimiento de los aficionados que tuvieron ocasión de admirarlo en Spithead, donde figuró entre los más hermosos buques de todas las naciones allí congregados.

Los mismos oficiales de la Armada británica que le han visitado reconocen sus buenas cualidades, y no ocultan que, en su concepto, es el *Illinois* un buque modelo, cuidado admirablemente por una tripulación, y digno de los mayores elogios, tanto por su arquitectura como por su maquinaria y armamento.

Término medio

A falta de otro mejor, el tema de si conviene ó no á España una política internacional de alianzas, ha sido puesto otra vez sobre el tapete.

Esta es una cuestión que no puede resolverse por ahora, y por consiguiente ha de resultar poco apropiada en las presentes circunstancias.

Ni los partidos, ni la opinión, ni el Parlamento, ni el Gobierno han dicho nada sobre el asunto, y aun la prensa, que tanto influye en las resoluciones de los poderes, no ha hecho sino esbozar el tema.

La política de las alianzas ha de imponerse por sí misma cuando sea precisa, pues no hay que olvidar que en España nadie se acuerda de Santa Bárbara hasta que truena.

Pero sea pronto ó tarde, no cabe duda de que entre la política liberal y la conservadora, media un abismo en la apreciación del tema.

Hace pocos días el presidente del Consejo, en una entrevista con un reporter, indicaba que España no podía ni debía salir de su actual estado de neutralidad internacional, y no hace cuarenta y ocho horas el jefe visible de los conservadores condenaba la política del aislamiento internacional. Se ve, pues, que por este lado, es decir, por el de la política de partido, los criterios no pueden ser más radicalmente opuestos.

Quizá lo más conveniente sería un término medio, esto es, ni aislamiento ni neutralidad, ó sea, un simple coqueteo internacional, supuesto que la situación de España en la topografía europea no sólo consiente esa actitud sino que la está indicando.

Pero convendría que acerca de esta cuestión tan interesante se fuese concentrando la atención pública, formándose una opinión que obligase á los partidos á estudiar atentamente este asunto que de momento pudiera adquirir una importancia extraordinaria.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

(DE NUESTROS CORRESPONSALES)

Hundimiento de un muelle.

San Sebastián 5 (11 n.)

Ayer, al bajar la marea, se desprendió totalmente el muelle cuyo hundimiento se había iniciado esta mañana.

Por efecto de la gran cantidad de piedra que cayó al mar, hubo una gran oleada que puso en peligro á los buques que había en la dársena, haciéndolos chocar.

Dos lanchas se fueron á pique.—Corresponsal.

EL "COLOSSUS,"

Pronto saldrá de los astilleros de Portsmouth, donde ha pasado varios meses, el acorazado de segunda *Colossus*, para trasladarse á la *Thames Iron Works Shipbuilding Company*, donde sufrirá un minucioso recorrido y será repostado.

Dicho buque, construido en Portsmouth en 1882, es gemelo del *Edinburgh*, que se construyó al mismo tiempo en Pembroke. Este, que debía llamarse *Majestic*, fué reconstruido en 1897-98 y se halla hoy estacionado en Sheerness como el *tender* del *Wildfire* para el servicio del establecimiento de Artillería en dicho puerto.

El último prestado por el *Colossus* fué el de guardacostas en Holyhead, habiendo formado parte durante muchos años de la escuadra del Mediterráneo.

Declaraciones del Sr. Sagasta

Preparando la retirada.

Un redactor de nuestro estimado colega *El Imparcial* visitó anoche al jefe del Gobierno, celebrando con él una entrevista en extremo interesante.

Comenzó la conversación sobre el artículo publicado por el Sr. Silveira en el *Diario de la Coruña*.

«Un jefe de partido gubernamental como el Sr. Silveira—dijo el presidente del Consejo—no debía lanzarse á hacer afirmaciones tan rotundas como las que ha hecho. Es de pretender que se dicten medidas para suspender reuniones y acallar á la prensa sólo con el fin de evitar la suspensión de garantías, no se puede ya hacer. Tales procedimientos pertenecen á las cosas relegadas al olvido.

Respecto á que el Gobierno liberal sigue en todo los impulsos de la opinión, diré que todo hombre de Estado se halla en el deber de hacer lo que le demande, siempre que esa opinión no esté extraviada; ó ofuscada. El hombre de Estado debe resistir á la opinión cuando la vea equivocada, pero se halla obligado á ir con ella cuando sus impulsos sean nobles, acertados y lleven un fin alto y recto.»

Después el jefe del Gobierno, en frases enérgicas y elocuentes, defendió á la nación de las incalificables de apatía y pereza con que el Sr. Silveira la moteja.

Luego el presidente y nuestro compañero en la prensa hablaron de los hombres políticos españoles. De pronto el ilustre jefe de los liberales exclamó:

«Estoy cansado y creo que llega la hora de descansar. Yo he salvado la Regencia en días tristísimos, cuando sobre el país se cernían peligros y negruras. Yo he mantenido la paz interior durante un largo período de tiempo. Yo he visto los albores felices de este nuevo reinado, que comienza con un Monarca inteligente y bueno, á quien la nación recibe con entusiasmo y vitorea con amor. Ya es, pues, hora de que coja el fruto de mis desvelos, descansando de la ruda labor. Creo que mi misión está terminada.»

La botadura del "Provincia,"

M. Pelletan, ministro de Marina francés, ha presidido en Port-de-Bou la botadura del paquebote *Provincia*, buque de gran velocidad, de 131,50 metros de eslora y 9.000 toneladas de desplazamiento en plena carga. Llevará máquina de 5.000 caballos y podrá desarrollar una marcha de 18 nudos por término medio, de tal suerte, que la distancia entre Marsella y Nueva York, para cuya línea se ha construido el vapor de que se trata, podrá salvarla en diez días.

Tiene capacidad para 2.000 pasajeros emigrantes.

Ha sido madrina Mme. Augustine Feraud, esposa del antiguo presidente de la Cámara de Comercio de Marsella.

CHINOS EN CHERBURGO

La embajada china ha realizado en Cherburgo un hecho sin precedente: ha recorrido los arsenales y dado á la vuelta á los muelles en automóvil.

Los chinos han querido visitar á los acorazados, y tenido la suerte de asistir á la salida de puerto de un submarino, cuyas evoluciones despertaron en alto grado la curiosidad de los celestiales.

No hablando ninguno de ellos la lengua francesa, sólo por signos se les ha podido explicar el papel que los submarinos desempeñarán en la guerra naval.

El príncipe Tsia-Chen ha debido salir de Cherburgo ayer, embarcándose en el buque-bote americano *Saint Paul* y despidiéndolo el vicealmirante Touchard y el prefecto y el subprefecto marítimo.

Maniobras navales francesas

El día 3, á media noche, oíase en Tolón vivo cañoneo en dirección de las islas Hyeres. Dicho cañoneo se sabe que procedía de la escuadra, cuyos buques, al mando del almirante De Maigret, debían atacar las fortificaciones de aquella parte del litoral francés durante la indicada noche.

A las cuatro y treinta minutos de la madrugada zarpó de la rada tolonesa la división de reserva á las órdenes del almirante Besson, y compuesta de los buques siguientes: *Bruno*, *Hoche*, *Carnot*, *Massena* y *Lahire*. Dicha división, que se supone estar movilizada, se ha reunido, sin necesidad de librar combate alguno, á las seis y media de la mañana con la escuadra del almirante de Courville, compuesta del *Formidable*, *Courbet*, *Amiral Tréhouer*, *Cassabianca*, *Fleche* y *Yatagan*, la cual, bloqueada por la referida fuerza de De Maigret, logró burlar el bloqueo.

El almirante De Courville, saliendo de la rada de Hyeres por el paso del Este, reforzado con la división de reserva y los torpederos de la defensa móvil de Tolón, trabó combate contra el almirante De Maigret á las ocho de la mañana.

El general Vieillard presenciaba la batalla naval desde las alturas de Giona.

Ayer y hoy ha debido la escuadra dedicarse á maniobras tácticas, y se cree que mañana regresará á Tolón á las seis de la misma.

EL TRUST NAVIERO

Se ha dicho, por parte de la prensa española, que las negociaciones entabladas por el potentísimo yanqui Mr. Pierpont Morgan con las diferentes Compañías navieras, que se suponía entrarían en el *trust*, han quedado rotas.

Nada más incierto. El *trust* se llevará á efecto á pesar de las trabas que á diario entorpecen las negociaciones.

Cueto que se inclinaron algunos rumores motivados por una circular que los gerentes de la Empresa «Dominion Line» dirigieron a sus accionistas.

Muy cierto también que esos rumores adquirieron mayor preponderancia a causa de haberse dicho que Mr. Morgan tropezaba con grandes dificultades económicas; pero ha venido a desvanecerse todo las declaraciones de Mr. Morgan, quien ha manifestado que las negociaciones con la referida Compañía «Dominion Line» continúan, pues el plazo para finalizar las negociaciones no termina hasta el 31 del próximo Diciembre.

Por otra parte, los directores de la importante empresa «Hamburg-American Line» niegan en absoluto que hubieran fracasado las negociaciones con Mr. Morgan para la constitución del trust.

Añaden que el iniciador del proyecto está actualmente en negociaciones con la Compañía «Austrian Lloyd».

Por último, para echar a bajo la especie vertida de que Mr. Morgan encontraba dificultades metálicas para llevar a cabo tan magna empresa, basta con manifestar que apoyará el trust naviero la Compañía «Standard Oil», y Mr. Widhner, factor muy importante de los ferrocarriles del Este de los Estados Unidos.

Es indudable, por lo tanto, que el trust naviero será un hecho, pese a quien pese y combatalo quien le combata; la Revista Bilbao estaba en lo cierto al manifestar, hace algún tiempo, que el trust habiase acordado en principio, y que sólo faltaba la aprobación de los accionistas de las diferentes empresas navieras que lo constituyen para que el acuerdo fuera definitivo.

Los accionistas de la mayoría de las compañías han respondido satisfactoriamente.

Ahora bien; si entre los gerentes de la «Dominion Line» y los accionistas existen algunas diferencias, éstas quedarán vencidas antes que Mr. Morgan firme la escritura de compra de la flota de dichas empresas.

FOMENTO NAVAL

A pesar de las imprescindibles vacaciones del verano, el Fomento Naval continúa sus trabajos de organización y de propaganda.

En Madrid, la acción de algunas de las Juntas de barrio es de veras admirable. Las del barrio de Daoiz y de Jesús del Valle, en el distrito de la Universidad, merecen especial mención.

La del barrio de Daoiz se reúne todos los sábados bajo la presidencia del Sr. D. Antonio Vilaverde, una de las primeras ilustraciones del profesorado español. Forman parte de esta Junta representantes de todas las clases sociales, y puede asegurarse que en breve tiempo será una de las más numerosas de Madrid. Su secretario, D. Cristóbal Sales, es persona de excepcionales condiciones y muy conocido en todo el distrito de la Universidad.

En el acto de constitución de esta Junta pronunció su presidente el siguiente discurso, que fué muy alabado y aplaudido:

«SEÑORES:

El motivo indicado para dirigir la palabra a la Junta del barrio de Daoiz, es quizá el que lo hace; pero el deber obliga a realizar muchos sacrificios, y hoy toca a ustedes ejercer la paciencia, oyendo algunas palabras sin autoridad técnica en cuestiones de Marina. Entiendo que a esta Junta no incumben las discusiones científicas de la náutica, sino contribuir a marcar orientaciones nacionales encaminadas a establecer la armonía necesaria entre las dos manifestaciones del ramo que se trata de fomentar, aspirando a una justa y equitativa ponderación, entre la Marina mercante, base de la prosperidad comercial, industrial y artística, y la Armada, garantía no sólo de la Marina mercante, sino de la integridad de nuestros hogares, vidas, honras y haciendas, y sostén fundamental de la integridad de la Patria.

«Es obra puramente educativa la que debemos realizar, que consiste esencialmente en proporcionar un cambio de opinión popular en favor de la Marina. Si hasta ahora ha habido muchos interesados en denigrarla, alegando para ello un derroche que no existía, y no pocos, que por sus escasas luces intelectuales, no podían alcanzar la trascendencia tan alta misión que ha realizado en tiempos bonancibles para España, y está llamada a realizar en otros no lejanos, debemos llamar enérgicamente a las puertas de su inteligencia extraviada ó de su corazón enfermo, para que si tienen ojos miren y vean, y si tienen oídos, escuchen y oigan que tenemos Muni, Fernando Pío, Anónbón, Elobey, Corisco, Canarias, Peñón de Veléz, Alhucema, Ceuta, Melilla y Baleares y, en nuestra misma casa, Algeciras, y las preciosas rías de Galicia, amen de 2.000 kilómetros de costas que defender.

«Debemos hacerles comprender, agotando los medios persuasivos, que los hijos que ponen a su madre en el trance del suicidio, aunque sea solamente por una culpable apatía, son parricidas; y, tratándose de la madre común, la patria, incurren en el doble delito de parricidio y suicidio, pues en la sumisión ó amputación de aquella, va implícita la pérdida de las libertades y bienestar de estos.

«Nuestro objeto debe de ser hacer amar la Marina como elemento defensivo y ofensivo cuando injustamente se nos ataca; y como elemento poderoso para fomentar el comercio, las artes, las industrias, las ciencias y las letras; de todo lo cual, emana la prosperidad y bienestar de las naciones.

«Atrevida es para nosotros la realización del pensamiento; pero debe alertarnos la consideración de que las obras grandemente patrióticas son empresas de amor a los vínculos sociales y a las gloriosas tradiciones históricas que arraigan la voluntad haciéndola enérgica para labrar la felicidad social de la nación constituida en la tierra que nos vio nacer.

«Amor a los que hablan el mismo idioma y alientan las mismas glorias patrias, creo no nos faltará a ninguno de los presentes; y actividad para contribuir a labrar la dicha de todo tanto amamos, tampoco; lo demás es accesorio, y estimulándonos mutuamente, formaremos con seguridad una roca inquebrantable, donde se estrellarán la apatía de los unos y el recelo y desconfianza de los más. Yo por mi parte prometo solemnemente el concurso, atómico, sí, por su escaso valimiento; pero gigantesco por la firmeza de la resolución.

«Entiendo que no deben entibiar nuestra fe ni la pereza, ni el desvío, ni aún el desdén de aquellos a quienes tratamos de convencer de la bondad y grandeza de la obra objeto de la propaganda; sino al contrario, deben aumentar nuestro celo y estimularnos a redoblar nuestros esfuerzos, porque los obstáculos de la muchedumbre se vencen con la constancia propia de toda alma bien templada en la lucha por la vida; y, una vez conseguido, se truecan en entusiasmo delirante, que compensa sobradamente las molestias sufridas para conseguir el efecto.

«Nuestro resorte debe ser la frecuente comunicación con los elementos que componen las diversas clases sociales del barrio de Daoiz. Al principio nos oírán con indiferencia, luego con frialdad, más tarde con tibieza, después nos comprenderán por el trabajo que ponemos en la obra; pero al fin entrará el respeto al manifestando por una idea levantada y benéfica, terminando por un entusiasmo que nos acompañe hasta el triunfo de nuestra causa. Entonces habremos triunfado en nuestro radio de acción directa.

«Pero yo entiendo que aquí no ha terminado nuestra unión, y debemos aspirar al cambio de

imprastones con los demás barrios del distrito, y aun de toda la villa; aprovechando las féculdas iniciativas de los demás, para hacer rápida, enérgica y decisiva la patriótica campaña que emprendemos: exponiendo con lealtad nuestros acuerdos, por si la semejanza de circunstancias hiciera en otros barrios practicable alguno de ellos.

«Creo asimismo, que la unidad de acción en los movimientos populares, contribuyen grandemente al logro de los propósitos, por lo que debemos estar fieles a toda consigna recibida de los organismos superiores, aunque dentro de aquella despleguemos todos los recursos sugeridos por nuestra iniciativa.

«Los principales argumentos que debemos emplear en la propaganda, están contenidos en las contestaciones a los siete temas discutidos el año anterior en la Asamblea de Sociedades Económicas de Amigos del País, y en el precioso Manifiesto dado a los españoles con fecha 1.º de Diciembre de 1901. En la primera sesión podemos acordar la manera más conveniente de darle vida práctica, salvo los acuerdos que se crea oportuno tomar en ésta.»

La misma Junta ha acordado dirigir un manifiesto a todos los vecinos del populoso barrio invitándolos a ingresar en el Fomento Naval.

Preside la Junta del barrio de Daoiz un patriota de cuerpo entero: el Sr. Casellas, catedrático de la mejor cepa, infatigable en el cumplimiento de los deberes de su cargo. Esta Junta rivaliza su entusiasmo con la de Daoiz en actividad, celo y propaganda, por lo cual es también digna de los mayores aplausos.

No permanece inactivo tampoco el Fomento Naval en provincias; en estos días se han organizado varias Juntas de que daremos noticia así que se hayan constituido.

Monumento a Rossini

Háse inaugurado en la iglesia de Santa Croce, de Florencia, el monumento a Rossini, el inmortal autor de El barbero de Sevilla.

Al acto asistió el conde de Turín, en representación del Rey, y las representaciones del Senado, de la Cámara de diputados, de todos los Institutos musicales italianos y las autoridades.

El maestro Mascagni ha dirigido la orquesta, que ha ejecutado trezcos musicales de Rossini. La iglesia de Santa Croce de Florencia constituye un verdadero panteón nacional, pues allí están enterrados los restos de muchos italianos ilustres.

Los restos de Rossini fueron transportados de París a Santa Croce en el mes de Junio del año 1887 con gran solemnidad.

El maestro Mascagni ha dirigido la orquesta en su calidad de director del Instituto Musical Rossini de Pesaro, fundado—con cuatro millones de francos que con este objeto dejó el mismo Rossini.

Es sabido que Mascagni tiene para Rossini verdadero culto artístico. El ilustre autor de Cavalleria posee, entre otras cosas que fueron de Rossini, un bastón precioso, que le ha sido regalado por el conde Nigra, embajador de España en Viena.

CUENTO

Cosas de primos

—Siempre lo mismo, primo; tengo que decirte una cosa, Juana; tengo que decirte una cosa, y como lo que me anuncias no debe ser bueno, yo siempre me niego a escucharte. ¡Qué pesado eres!... ¡Jesús! ¡Jesús!

—Sí, primo; ya veo que tú, erre que erre, te niegas a escucharme, y... sin embargo, ¡es tan importante lo que tengo que decirte!... ¡Vaya, quieres que te lo diga?

—No! —Pero, ¿por qué? Si no voy a decirte la buenventura, si no te voy a profetizar la muerte a los cuarenta y dos años como madama Thebes al marqués de Morés... ¡Escucha!

—¡Cállate! ¡Mira que me tapo los oídos!... —Si voy a hablarte... —¡Yal! De tus conquistas, de tus arrestos, de tus triunfos, de tus mundanas batallas, de tus discursos en el Ateneo, de tu Memoria en la Academia de Jurisprudencia, de la lectura de poesías en el círculo de yo no sé qué región, de tu disparatado viaje al Muni; pero... ¿a mí que me importa todo eso?... ¡Nada! Es mejor que no hables.

—Si no voy a hablarte de nada de eso, prima... —Entonces vas a referirme algo pecaminoso. ¡Calla, primo, calla! Escucha, mi madre me llama... ¡Adiós!

—¡Vaya un paso! replica él. Y se marcha por el lado contrario.

Repitiose muchas veces esta diálogo gracioso por lo inocente y ridículo por la timidez del primo y por el exceso de malicia de la prima; pero como todo tiene su fin, lo tuvo aquella conversación sin que escuchase la prima y sin que hablara el primo. Los hechos se encargaron de sustituir a las palabras.

—Hoy sí que vengo resuelto a hablarte —dijo un día Marcelino a Blanca.

La prima hizo un delicioso mohín. —No te escucharé—replicó con la tranquilidad de costumbre.

—¡Vaya! Abusaré de mi fuerza. Ya sabes que figuro en el cuadro de honor de todos los gimnasios.

—Esa será una barbaridad impropia de ti, y... me quejaré a tu madre y reñirán las familias y no volveremos a vernos... Déjame de tonterías.

—Si lo que tengo que decirte es una cosa muy buena.

—¡Cál! Empleas muchos reguilorios para decirme eso; ¡debe ser algo espantoso!

—Pues ahora te lo digo... Te cojo y tienes que oírme a la fuerza.

—Déjame los brazos.

—¡Que te lo digo!

—¡Que me haces daño en la cara!...

—¡Que me oyes!

—¡Pero si no me dices nada!...

Es fama que algún tiempo después de esta escena—en la que Marcelino lució sus fuerzas heróicas,—entre la familia de éste y la de Blanca, unida por lazos fraternales de sangre, hubo un disgusto grandísimo.

Primero, el padre de Blanca quiso matar a su sobrino Marcelino; después se habló de encerrar a la hermosa muchacha en un convento, y el autor de los días y de las noches de Marcelino ofreció a su hermano como castigo a su vileza; pero como nada de esto ponía a salvo la dignidad de las dos familias, se pensó en casar a los primos, y se casaron.

Veinticuatro horas antes de que el saopote sancionase con una bendición una ligereza, Marcelino decía a Blanca su prima, amante y futura mujer: —Tengo que decirte algo que ya debes adivinar...

—No digo nada; ¿me vas a hablar de nuestro casamiento?

—No, mujer; no es eso.

—Entonces que es, ¡vamos!, habla aprisa que tenemos que separarnos pronto para madurar; nos casamos a las siete de la mañana.

—Pues es... que te quiero mucho, que te idolatro, que sino me quisieras me moriría...

—¡Y has estado un año para decirme eso! ¡Si eso lo sabía yo desde el primer día que nos vimos, hombre!

Y es fama también que muchas veces dice Blanca espontáneamente, sin fijarse, a impulsos de la sinceridad, en la vergüenza que lanza a puñados sobre su rostro.

—¡Parece mentira! ¿Querrían ustedes creer que cuando quedé embarazada de mi primer hijo todavía no se me había de clarado sorzosamente su padre?...

R. M. de la P.

Los yanquis en Filipinas

Un enemigo de la anexión.

No a todos los americanos pareció bien la aventura de los Estados Unidos en Filipinas.

Andrew Carnegie, el archimillonario filántropo que traspasó sus fábricas al trust del acero, hizo cuanto le fué posible para evitar a su país el tremendo proceso que a sí mismo se preparaba al firmar la paz con España.

Los principios políticos de Carnegie han sido republicanos y proteccionistas, bajo cuyos auspicios redondeó su hermosa fortuna de 300 millones de pesos, cuyos réditos 15 millones de pesos al año que le rinden las obligaciones del trust del acero al 5 por 100, despararrama con liberalidad universalmente reconocida.

En la actualidad es enemigo irreconciliable de la política imperialista.

Hace algún tiempo publicó Mr. Carnegie un artículo en la popular revista Norte Americana con referencia a una entrevista que tuvo con el presidente MacKinley cuando el Tratado de París estaba pendiente de discusión en el Senado.

No hemos leído el artículo; pero de los datos que tenemos a la vista se deduce que mister Carnegie trató de disuadir al presidente de continuar por la vía emprendida.

Es un hecho que Mr. Carnegie dijo después a un amigo que M. Carnegie no sabía de lo que estaba tratando.

La última tirada del boletín mensual que la Fidelity Casualty Company publica para uso de sus agentes, contiene un artículo de su presidente, Mr. George F. Seward, antiguo íntimo amigo de Mr. Carnegie, en cuyo texto, tratando de la mencionada entrevista de Carnegie con MacKinley y de la actual situación en Filipinas, se dice lo que sigue:

«Hay en nuestra nación un hombre tan distinguido por su maravilloso éxito como por el no menos maravilloso uso que hace de su fortuna.

Nacido en Escocia y venido a este país cuando era un pobre muchacho, alcanzó distinción en muchas formas.

Este hombre fué a verse con Mr. MacKinley cuando el tratado con España estaba pendiente de ratificación, y le dijo que los Estados Unidos se hallaban en perspectiva de una guerra en Filipinas; que no pasaría mucho tiempo sin que nuestro pueblo y el filipino se estuviesen matando, y le rogó que se le enviase a Manila con plena autoridad para comunicar a los filipinos que los americanos sólo les deseaban el mayor bien y pronto les reconocerían la independencia.

Este hombre manifestó a Mr. MacKinley que tal era su empeño en el asunto, que si se le comisionaba, pagaría de su bolsillo los veinte millones de pesos estipulados en el tratado de París.

Un reporter fué pedir explicaciones a Mr. Seward y las obtuvo completas. Mr. Carnegie veía lo que iba a venir y deseaba evitar esa responsabilidad a los Estados Unidos, mientras que Mr. MacKinley se aferraba a la, en su opinión, imposibilidad de que los filipinos se volvieran contra sus libertadores. Mr. Carnegie deseaba ser enviado en Comisión especial, y hasta se avenía a ir como miembro de la Comisión Schurman que ya el presidente, aun antes de la aprobación del Tratado de paz, pensaba despachar para satisfacer a Aguinaldo de lo benévolo de sus intenciones.

Pero al presidente se le había metido en la cabeza que todo el Archipiélago era de un extremo a otro, una acumulación de oro, plata y piedras finas y que los filipinos, en su afán de salir del régimen de España, aceptarían el evangelio anglosajón como los justos del Seno de Abraham la visita del Mesías, y la creencia de tal modo se arraigó en su ser, que murió en ella, después de dos años siete meses y pico de «asimilación benévola», como él la llamaba.

PUBLICACIONES

«Anales del Ejército y de la Armada»

El último número de esta importante revista, tan notable como todos los anteriores, contiene el siguiente sumario:

El certamen militar, por la Redacción; España ante las futuras contingencias internacionales, por D. Luis Amado y R. de Villebardet; Crónicas del extranjero; Juntas del Fomento Naval; A nuestros lectores; Conceptos de la estrategia, por D. Amós Salvador, y otros interesantes originales.

Los pretendientes de la señorita Roosevelt

Miss Alicia Roosevelt, hija del presidente de la República norteamericana, está corriendo la poca agradable suerte porque pasan las princesas que se encuentran en estado de merecer, y a las que la prensa adjudica a diario un presunto esposo más ó menos auténtico y verosímil.

A Miss Alicia Roosevelt se le han descubierto ya dos novios.

El primero es Mr. Charles C. Wauters, miembro de la embajada de Bélgica en Washington. El supuesto candidato a la blanca mano de la distinguida miss ha sido, al parecer, durante la última season, la pareja de baile favorita de la hija del presidente.

Mr. Wauters no falta a ningún concierto de los que se celebran en la Casa Blanca, y además es invitado indefectiblemente a los banquetes oficiales y a los de carácter íntimo que se celebran en el domicilio presidencial.

Pero Mr. Wauters tiene un rival serio en la persona Mr. Cushing, con quien miss Roosevelt trabó conocimiento en Grotien, cuando en esta localidad se hallaba cuidando a su hermano, gravemente enfermo.

Este candidato se ha trasladado a Washington y es también uno de los favoritos de la familia del presidente.

Mr. Cushing es uno de los jóvenes más amos de la alta sociedad de Boston y reano, además, la ventaja de ser inmensamente rico, lo que no es obstáculo para que haga una vida laboriosísima y activa en extremo.

El «Cardenal Cisneros»

Según hemos dicho oportunamente, a las cinco y media de la madrugada de ayer 1, salió a efectuar las pruebas anunciadas el crucero acorazado Cardenal Cisneros.

Hizo fuera de la ría varios recorridos llegando por dos veces a la altura del cabo Ortegal.

El objeto de las pruebas era determinar, el radio de acción y el consumo de combustible, por cálculo y hora, consiguiéndose un resultado excelente; más de lo que se esperaba.

Las máquinas funcionaron con gran regularidad y precisión.

Las revoluciones han sido unas 58 por minuto, sostenidas continuamente en toda la prueba.

La velocidad ha sido durante algún tiempo de 12 1/2 millas con tres calderas, habiéndose podido obtener el mismo resultado, según cálculo de los ingenieros, con sólo dos, pues los ceniceros fueron cerrados y no funcionaron los ventiladores ni aun para refrescar la cámara de calderas.

La presión sostenida durante todas las horas de las pruebas fué de 9 kilos.

Las excelentes pruebas de ayer permiten esperar un gran resultado para la de toda fuerza, que en la semana próxima hará el buque.

Asistió a las pruebas de ayer la Comisión receptora formada por los Sres. Gil y Gabilondo, Bouyó, Rodríguez, Armesto y Quintana, presidente por el comandante general del Arsenal, Sr. Morgado, y el personal de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, a las órdenes del Sr. Fuster, los cuales con el personal de abordo han auxiliado las máquinas durante la prueba.

Después de servir abordo espléndido almuerzo, a las tres y media de la tarde regresó a puerto el Cardenal Cisneros.

La montura de las máquinas de este crucero ha sido hecha bajo la inspección de los ingenieros de la inteligente maestro del taller de monturas D. José Castro, capataces, cabos y operarios a sus órdenes.

Las pruebas de ayer son un motivo justificadísimo de satisfacción para nuestra laboriosa Maestranza.

No es esta opinión nuestra consignada por intereses y afectos propios, sino justicia hecha por los mismos técnicos de las casas contratantes a quienes hemos oído declarar que el éxito de las pruebas, corresponde más que a nadie, a estos inteligentes obreros que han montado las máquinas con la precisión admirable demostrada en susobierio funcionamiento.

Sirva la noticia de satisfacción a todos los directores y a los dirigidos; ya que unos y otros son motejados por el interés bastardo que pretende en vano desacreditar a nuestras factorías oficiales.

El personal cumple maravillosamente sus cometidos, que los Gobiernos hagan otro tanto dando la organización adecuada y los Arsenales del Estado contribuirán debidamente al engrandecimiento de la Patria.

(De El Correo Gallego, de Ferrol.)

EN SERIO Y EN BROMA

Respecto a la propiedad de una vaca blanca y coja, José Cachaza luchaba con su vecino Juan Bronca, hasta que se decidieron, al fin de aclarar la cosa, consultar a un abogado y salir de traposondas.

Y en efecto, con gran número de datos, puntos y comas José le explicó al letrado el caso y éste con sorna dijo:—No cabe duda; está más clara la cosa que el agua, la vaca es tuya.

Y no pasaron dos horas cuando apareció a la puerta el conserje Juan Bronca, quien, jurando por los cielos y con razones de monta, explicaba los motivos que su propiedad abonaban, y cuando desembuchó, cuanto traía en la alforja, dijo el letrado:—Es tuya la vaca blanca.

—¡Recontra! a Dios gracias que encontré justicia en la tierra... —¡Obral! Pues sí está la cosa más clara que un día de gloria.

Presenciaba la mujer del abogado, Trifona, la consulta, y como quiera que no tenía de tonta un pelo, ya terminada y con su marido a solas, dijo:—Pero Simón, tú debes estar en Coria! Si dices que los dos tienen derecho a la vaca coja, ¿cómo vas a componértelas para hacer justicia?

—¡Tontal! Si la cosa está muy clara. Tú no entiendes de estas cosas, como pleiteen los dos, la vaca es... nuestra, Trifona.

A. C. de S.

TELEGRAMAS

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa.

Después de la hora oficial han cerrado hoy: Exterior español: 80,00. (Clausura.) 3 por 100 francés: 100,47. (Apertura.) 100,65. (Clausura.)

Londres 4.

Hoy no hay en esta plaza reunión de Bolsa.

La Reina en Austria.

Munich 4.

A las diez y media de la mañana salieron de esta capital con dirección a Viena la Reina doña María Cristina y la Infanta doña María Teresa.

Las augustas damas fueron despedidas en la estación por las personas Reales emparentadas con ellas.

Ayer ofrecieron en el castillo de Riphemburgo una comida en honor de la madre y de la hermana de D. Alfonso XIII los Príncipes de Baviera.

Viena 4.

La Reina Cristina ha llegado a esta capital. La esperaban en la estación el archiduque Federico, las archiduquesas Isabel y María Ana y el archiduque Reniero.

Inmediatamente la Reina Cristina ha salido para Baden, donde descansará algunos días, regresando después a Viena.

Tembler de tierra.

Lisboa 4.

Telegrafían de Leiria que a las doce la noche última se sintió allí un violento terremoto que se repitió en las primeras horas de la madrugada.

Repatriación inglesa.

Las Palmas 4.

Han llegado el vapor Lavaca y cuatro transportes conduciendo a Inglaterra soldados procedentes de Africa.

Esta Cámara de Comercio ha acordado entablar las necesarias reclamaciones para obligar a los adjudicatarios de los puertos francos a cumplir sus compromisos con la Asociación de gremios.

La cuestión religiosa en Francia.

Paris 4.

Según telegrama de Chambéry (Saboya) las Hermanas del convento de Lamotte-Servolex se negaron a franquear la entrada a la policía. Esta procedió inmediatamente a demoler el muro que rodeaba al convento. Acto seguido, el comisario de policía entró en la Escuela y obligó a las Hermanas a desalojarla. Al salir, fueron aquéllas aclamadas por un grupo de 300 católicos.

Paris 4.

Según despachos de diferentes departamentos, los comisarios de policía continúan procediendo al cierre de los establecimientos congregacionistas sin que hayan ocurrido en el día de hoy incidentes dignos de mención.

Paris 4.

Otro despacho de Chambéry dice que los incidentes registrados en Lamotte-Servolex al penetrar la policía en una escuela congregacionista se han repetido con idénticos caracteres en San Pedro de Albigny con el mismo motivo.

Las Hermanas expulsadas de distintas localidades han llegado a Chambéry, donde ha sido aclamadas, produciéndose algunos tumultos de poca importancia.

Paris 5.

Según telegrafían de Castelnaudary, el comisario de policía, cerró y selló la escuela de las Hermanas de San Vicente de Paul.

El diputado marqués de Castelet protestó enérgicamente de este acto y luego rompió los sellos colocados en las puertas del edificio.

Descubrimientos arqueológicos.

Paris 5.

Los periódicos tunecinos dan cuenta del resultado de las excavaciones realizadas en Bagrada, al Sur de aquella Regencia.

Se ha descubierto por completo el Foro de la antigua ciudad romana y en parte, la Curia, un importante edificio que se supone sea el mercado, y un templo de Mercurio, cuyas disposiciones arquitectónicas ofrecen especial interés.

Lo más notable, sin embargo, del descubrimiento es un gran edificio, al Norte de los anteriores, cuyos delicados frescos y hermosos mosaicos llamarán grandemente la atención de arqueólogos y artistas.

Tormentas.

Una violenta tormenta se ha desencadenado en Saint Etienne.

La lluvia torrencial y la enorme cantidad de granizo que cayó ha causado grandes daños en los campos.

También en Grenoble una terrible granizada ha perjudicado mucho los cultivos.

Algunas piedras tenían el tamaño de nueces.

Huelga en el campo.

Washington 5.

En la legación de Colombia se ha recibido un telegrama del gobernador de Panamá anunciando que se había trabado una batalla encarnizada entre las tropas del Gobierno y las fuerzas revolucionarias, que continuaba aún el día 3 del corriente.

Expedición polar.

Paris 5.

Un despacho de Tromsø dice que la expedición al polo Norte mandada por el Sr. Baldwin, de cuyo resultado dió cuenta ayer un despacho de esta Agencia, ha llegado felizmente a la expresada ciudad.

Añade que, interrogado el Sr. Baldwin acerca de su empresa, dijo que durante su largo viaje no pudo descubrir huella alguna de la expedición italiana al polo Norte, y que, por lo tanto ignora por completo la suerte de la misma.

EL ESCUDO DE BARCELONA

GRAN BAZAR DE ROPAS HECHAS

CASA FUNDADA EN 1860

Esta antigua casa comunica á su numerosa clientela y público en general, haber recibido completo y abundante surtido de ropas hechas de caballeros y niños para la presente temporada de verano á precios baratísimos y hijos.

21 y 23, CALLE DE PRECIADOS, 21 y 23.-MADRID

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 4 Enero, 17 Febrero, 1.º y 26 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 13 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CURA Y MÉJICO.—Servicio del Norte: Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga para Puerto Plata con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, regresando á Barcelona por Santa Cruz de Tenerife, Cádiz, Málaga (facultativa), Alicante y Valencia.

Llegada á las Palmas de Gran Canaria, 26 de cada mes. Salida de ídem, 27 á las 10 h.

Llegada á Santa Cruz de Tenerife, 27 á las 15 h. Salida de ídem, 28 á las 18 h.

Llegada á Santa Cruz de la Palma, 29 á las 6 h. Salida de ídem, 29 á las 18 h.

Llegada á Santa Cruz de Tenerife, 30 á las 6 h. Salida de ídem, 1 á las 15 h.

Llegada á las Palmas de Gran Canaria, 1 á las 15 h. Salida de ídem, 1 á las 18 h.

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimensual, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

LINEA 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 muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

ELECTR. CIDAD, FONÓGRAFOS Y ZONÓFONOS



Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER escritura á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafragmas Beutlin.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á **UREÑA** SE HACEN INSTALACIONES Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

LAS BICICLETAS TRIUMPH SON LAS MEJORES ÚLTIMOS ADELANTOS



Motorcicleta WERNER, vencedora en todas las carreras **COMPLETO SURTIDO EN ACCESORIOS** Cámaras y bandas neumáticas, solo en primera calidad. Se remite el catálogo gratis **FRANCISCO LOZANO** 14, PASEO DE RECOLETOS, 14 MADRID

CORSÉS REGÚLEZ



LOS DE MEJOR FORMA Y MAS BARATOS Se hacen á la medida á precios convencionales

9, BORDADORES, 9 MADRID

PASTILLAS BONALD CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAÍNA

Su eficacia está reconocida y comprobada por los señores médicos para combatir las enfermedades de la BOCA y de la GARGANTA. Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, pior, aftas, anginas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, sifonia producidas por causas periclas, fetidez del aliento, placas mucosas, fenómenos bucales de la dentición, salivación hidrágica, efectos nocivos de la nicotina, catarros laringofaríngeos, afectos nerviosos del estómago, vómitos, etc.

TENEMOS PREPARADAS Pastillas Cloro-Boro-Sódicas. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con polipterina. Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol. Pastillas de cocaína y mentol. Pastillas de cocaína, codeína y mentol. Pastillas de frutos pectorales con codeína, para los casos en que los señores médicos las considere indicadas. Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero. Se vende en todas las farmacias y en la del autor, **NUÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID**

Hasta las cinco de la tarde se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres, 32, Victoria Street, S. W. Representación en España: Montalbán, 3, Madrid.

Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.

Fábricas que posee esta Compañía.

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness). Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works). Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford. Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Armas O.º Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España). Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham. Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia). Laboratorio de cartuchería en Dartford. Fábrica en North Kent para proyectiles. Polígonos de Eskmeals y Eynstord.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos intermedios. Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella. Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla. Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla. Servicio quincenal con Bayona y Burdeos. Se admite carga á flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia. Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, consignatario.

LA IMPERIAL CENTRO INTERNACIONAL DE REPRESENTACIONES COMERCIALES

Fábrica de corsets, fajas y aparatos ortopédicos 10, DESENGAÑO, 10.-MADRID.-1, VALVERDE, 1 Se solicitan muestrarios y catálogos de casas comerciales que deseen ser representadas en España y extranjero. Sólidas garantías.—25 años de existencia.

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

Oficinas: calle de la Reina, núm. 45, principal derecha.—Apartado núm. 25.—Madrid.

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Madrid, un mes. | 1 peseta. |
| Provincias, trimestre. | 5 " |
| Países de la Unión Postal, un año. | 60 " |
| Asia y América. | 70 " |

ANUNCIOS

| | |
|---------------|---------------------|
| Cuarta plana. | 0,20 pesetas línea. |
| Reclamos. | 0,75 " |
| Noticias. | 1,25 " |

NUMERO SUELTO. 5 CÉNTIMOS.—IDEM ATRASADO, 25 CENTIMOS