Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.719. Redacción y Administración Madrid 30 de Junio de 1903. Calle de las Veneras, 5 Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

AL PARLAMENTO

La revista naval que á los buques de la Escuadra de instrucción en aguas de Cartagena acaba de pasar nuestro joven Monarca acompañado del Presidente del Consejo y del Ministro de Marina, es indudable que ha influído en los propósitos del Gobierno respecto al proyecto de creación de una nueva flota militar.

La situación difícil que se ha formado en San Fernando con motivo de la clausura del Arsenal de la Carraca, la vida precaria que llevan los de Ferrol y Cartagena, y la inactividad ruinosa en que se hallan las empresas industriales marítimas y metalúrgicas existentes en España, constituyen asímismo un estado de cosas que no puede menos que ejercer decisiva influencia en las resoluciones del Gobierno obligado á velar igualmente por todos los intereses nacionales, pero con especialidad por los que se dedican á la producción de armamentos militares que solo de aquél directamente dependen.

Estas influencias se han revelado bien claras en el Consejo de Ministros celebrado anoche, pues en lo que de allí ocurrido, se ha dejado traslucir al público, aparece perfectamente definido el propósito de abordar con urgencia la resolución del problema naval militar de España, en contradicción con acuerdos anteriores y aun con las palabras pronunciadas por el Sr. Silvela en el Congreso, de aplazarlo para legislaturas sucesivas en espera de mayor firmeza en la próspera situación de la Hacienda nacional.

Aunque desconocemos la esencia del proyecto de Escuadra del actual Ministro de Marina, que según de público se ha dicho, ha experimentado muchas variaciones desde que por primera vez lo dió á conocer á sus compañeros, y aun suponiendo que no estuviesemos conformes con su programa naval y método para realizarlo, desde luego somos resueltos partidarios de que el proyecto de renovación de Escuadra se lleve inmediatamente al Parlamento y se discuta por la representacional, nacional, pues de este modo sabremos á que atenernos respecto á la opinión del país, en cuestión de tan vital interés para su defensa, así como también el modo de considerarla que tienen los diversos partidos en que se halla dividida la política de la Nación y la responsabilidad que en el porvenir debe exigirseles por tal concepto.

Sólo del Parlamento puede recibir forma y vida la defensa marítima del país y á él debe el Gobierno recurrir para salir del depresivo y peligroso estado de indefensión absoluta en que hoy se encuentra España, pues además de cumplir con el más elemental de sus deberes, demostrará su buena voluntad y que el proyecto de Escuadra tan traído y llevado en los programas ministeriales, se escribió en ellos para encarnar en la realidad.

NAVEGACIÓN Y COMERCIO

LA MARINA MERCANTE EN FRANCIA

El tonelaje que representa la Asociación de Armadores de Francia pasa hoy de la respetable cifra de 1.530.000 toneladas sin contar la adhesión reciente de armadores de la pesca de altura que ha resuelto aportar á la Asociación unas 40.000 toneladas.

La Junta directiva de la misma, en sesión celebrada hace pocos días, ha acordado interesar del Ministro de Negocios extranjeros el proyecto de inteligencia internacional que los armadores quieren se realice inmediatamente.

Las cuestiones relativas á las liquidaciones de primas á la navegación, que no han sido resueltas todavía de un modo satisfactorio han determinado que la Asociación de Armadores acuda en demanda de su derecho por medio de Abogado ante el Consejo de Estado y el Tribunal de casación en vía contenciosa.

Al mismo tiempo, la prensa del país vecino reclama de los poderes públicos se estudien inmediatamente todas las cuestiones que impliquen mejora en las condiciones actuales de explotación de la industria marítima.

Una de las más urgentes es la relativa á la construcción de nuevas vías navegables, mejora de canales, ríos y puertos marítimos.

La Comisión parlamentaria encargada de estudiar este proyecto, ha presentado un informe muy completo y documentado sobre las ventajas que esta ley, cuando sea votada ha de reportar al mismo tiempo al comercio, á la industria y en particular á la Marina mercante francesa, toda vez que el desarrollo de las vías navegables, tendrá por consecuencia el rápido aumento de las comunicaciones, la baja de los gastos de transporte del interior hacia los puertos y recíprocamente.—**X**.

CRISIS NAVIERA

No sólo en España, sino también en Francia, es en los actuales momentos muy aguda la crisis naviera.

Quéjanse los armadores franceses de que aumenta, en proporciones alarmantes, la competencia que se hace á su pabellón, favorecida por la misma situación geográfica del país, toda vez que pudiendo los buques extranjeros, sin salir de su ruta y casi sin gastos extraordinarios, hacer escala en los puertos franceses embarcando pasajeros y mercancías, á los franceses no les resulta fácil ni posible hacer otro tanto, ni, por consiguiente, competir con las Compañías extranjeras de navegación.

Algunas Compañías francesas, entre ellas la General Trasatlántica, sufren esa competencia en muchos puertos de primer orden y para enviar vapores franceses á Inglaterra, Italia ó Alemania necesitan prolongar los servicios y alargar la duración de los viajes, y, por consiguiente, aumentar de un modo inusitado los gastos de explotación.

POLÍTICA

ANTAGONISMOS

El horizonte político se obscurece y hace presagiar tormentas inmediatas. Por mucho que trata de impedirse, el efecto de anteriores defectos, determina la perturbación presente.

Dentro del campo ministerial la desorientación es completa, y el Sr. Villaverde, representando una fuerza decisiva en el seno del partido conservador, y el Ministro de la Gobernación, significando una tendencia avasalladora, van indefectiblemente á un encuentro inevitable.

La expectación es grande en la política general, porque parece muy próximo el deslinde de actitudes y propósitos; y lo mismo dentro de la situación gobernante que en el partido liberal, están planteadas grandes cuestiones de doctrina, que nunca como ahora, son más difíciles de definir.

Anuncianse debates importantes y juntamente con ello, decisiones trascendentales. El Presidente de la Cámara popular no transije con determinados elementos de Gobierno y quiere sacar triunfante la bandera de la nivelación.

El Presidente del Consejo de Ministros está en plena indecisión. No abandona á su fiel amigo el Sr. Villaverde, pero tampoco volverá la espalda á su aliado el Sr. Maura, y como no es posible, como dice el refrán, tener dos yernos con una sola hija, al plantearse en toda su desnudez el problema del deslinde, tendrá que sobrevenir forzosamente un rompimiento en un sentido ó en otro.

Tanto entre los conservadores como entre los liberales, hay deseos vehementes de sacudir vasallajes humillantes, porque se advierte que en los dos partidos del turno, si falta la unidad de la acción, es justamente por el predominio de tendencias improvisadas que aspiran á la radical transformación de estos organismos de Gobierno en sentido restrictivo, y esto hace redoblar los esfuerzos de quienes se consideran como guardadores de la tradición constitucional.

Romanones en pequeño y Villaverde en grande, el uno desde el modesto escaño rojo y el otro desde el elevado sillón presidencial, son valladares casi inexpugnables, que en vano pretenden arrollar los esforzados paladines del feudalismo político.

Vamos á entrar en un período parlamentario interesante, al término del cual no se sabe si habrá dos partidos muertos ó un maquiavelismo triunfante. De cualquier modo, lo que se puede afirmar es que en una forma ú otra, el horizonte político se despejará muy pronto.

LA MARINA ALEMANA

Alemania tenía al principio de 1903, 15 barcos de guerra en los Arsenales, comprendido en este número un cañonero fluvial para China.

El presupuesto de 1903 consigna cantidades para la construcción de cinco barcos cruceros, que con los anteriores, sumarán 20 barcos en construcción.

Estos 20 barcos se clasifican en ocho acorazados, *Mecklemburg, Schwaben, Brameschweig, J, K, L, M* y *N;* cuatro grandes cruceros, *Prinz-Adalbert, Friedrich-Karl, Ersatz-Kaiser, Ersatz-Deutschlam;* seis pequeños cruceros, *Undine, K, L, Ersatz-Zieten, M. Ersatz-Mercur,* y dos cañoneros, uno de ellos fluvial.

De todos, seis han sido ya botados al agua; y de los restantes, unos están en los Arsenales y otros se empezarán á construir muy en breve.

Este año serán botados al agua:

El acorazado *J*, en Dantzig, esta primavera; el acorazado *L* y el crucero acorazado *Ersatz-Kaiser*, en Kiel, este verano, y el acorazado *K*, en Stettin, en otoño.

A estas botaduras seguirán la de estos otros, aunque en fecha aún no conocida.

El pequeño crucero *K*, en Stettin; el *L*, en Breine, y el *Ersatz-Zieten*, en Demnigt.

El cañonero *B*, en Stettin.

El cañonero fluvial, en Elbing.

Se ve con qué actividad trabaja la Marina alemana en el aumento de su material flotante, y la importancia que se dá á la constitución de una poderosa Escuadra de combate formada de acorazados homogéneos.

Se ha acordado un plazo de tres años para la construcción de los acorazados y de los grandes cruceros.

ENERGÍAS SALUDABLES

Las declaraciones del Ministro de Obras públicas con motivo del terrible suceso acaecido en el puente Montalvo, han producido excelente impresión en todas partes; pero convendrá mucho no dejarse invadir por confianzas engañadoras.

El Gobierno es el primero que ha incurrido en graves responsabilidades y, por consiguiente, debe ser el primero á quien hay que exigirlas. Las manifestaciones del Ministro de Obras públicas, responden bien al estado de indignación general producido por la catástrofe; pero será preciso que á las palabras sigan inmediatamente los hechos.

No se puede estar todos los días á merced de las deficiencias reconocidas; es preciso que alguna vez se vea que el remedio sigue al mal en cuanto éste se manifiesta, y, sobre todo, que se haga efectiva la ley moral de las responsabilidades,

El Gobierno en general y el Ministro de Obras públicas en particular, habrán exigido todo lo que indica el marqués de Vadillo; pero el hecho es que las Compañías y las Empresas son en España las que todo lo monopolizan y absorben, y es hora ya de que eso cese.

Abiertas están las Cortes y el Gobierno puede acudir á ellas para que le suministre los medios legales de cortar abusos, que ya por lo frecuentes parecen constituir el estado normal de la Administración pública.

En todas partes se censura la omnipotencia de esas Empresas que, atentas al lucro y la ganancia, descuidan sus más elementales deberes, y con su influencia avasalladora, quedan impunes. Las energías del Gobierno, de que tan gallarda muestra da el Ministro de Obras públicas, en esta ocasión pueden desde luego manifestarse, contrarrestando ese dominio industrial que humilla al país y denigra á la administración del Estado.

A estas horas debía ya haberse adoptado una resolución de energía, y la opinión debiera haberse visto desagraviada por el severo cumplimiento de leyes y reglamentos que, desgraciadamente, yacen hechos astillas como el convoy férreo precipitado en el barranco de Montalvo.

Constrúyanse buenos puentes, pero al propio tiempo, háganse leyes de responsabilidad que garanticen al ciudadano el derecho á la vida, hoy completamente á merced de la codicia industrial, que ata de pies y manos á los Gobiernos demasiado débiles pora resistir el mandato de esas entidades privadas que por lo visto disponen á su antojo de la vida y la hacienda de los ciudadanos.

REGATAS EN VIGO

Los aficionados al *sport* náutico de Vigo y de Villagarcía se están preparando para disputarse de nuevo la Copa del Rey.

Como recordarán nuestros lectores, dicha copa fué ganada el año pasado por los viguenses.

La Copa está en poder del Club de Vigo.

Para las próximas regatas se han provisto los dos Clubs de nuevas embarcaciones, que son del tipo llamado *yolas*.

La de Vigo llegó á este puerto hace unos quince días, procedente de Oporto.

Se nombra *Eneas*.

La de Villagarcía fué encargada á Inglaterra y llegó ayer á Marín.

Los Clubs de Vigo y Villagarcía han cambiado impresiones para la organización de las regatas.

Estas se celebrarán en Vigo por ser el puerto en que se halla la Copa.

DESARMONÍAS

PLÉTORA DE HORROR

Pocas veces como ahora se ha visto tanta tragedia en acción en las columnas de los periódicos: trenes que se precipitan al abismo, suicidios, millares de obreros que contemplan la fatalidad frente á frente, patronos que defienden como leones sus posiciones de particularismo industrial. Diríase que ha llegado el período de las hecatombes de todo género para servir de justificación á la cólera divina.

Todo esto ¿es hijo de la casualidad ó merecido castigo por los egoismos individuales y colectivos que desnaturalizan el fin moral de las sociedades? Conforme se hace el resúmen de acontecimientos, se ve que aún cuando los usos y costumbres han dulcificado mucho, el fondo es de un barbarismo desconsolador.

Muchas de las calamidades de todo género que ocurren ya en el orden material ya en el concepto de las ideas, son derivadas del estado egoista de las colectividades y de los individuos; que podían ser mejores de lo que son y que unas veces por codicia, otras por indolencia se abandonan en el cumplimiento de sus deberes morales, determinando el desquiciamiento de los equilibrios sociales.

Se producen en general mayores males de los que debieran ocurrir, porque las respectivas teclas del órgano social no suenan cuando corresponde, no llenan su misión en el concierto de armonías supremas, que impulsadas con arte y medida habrían de engendrar los conciertos colectivos.

Un tornillo mal ajustado, un sueldo poco remunerador, determinando flojedades de conjunto porque abandonados á sí mismos no pueden contrarrestar la pesadumbre de las grandes causas que gravitan sobre tan pequeños efectos, y suceden cataclismo por ley natural de las deficiencias ignoradas.

Cuando cada palo aguanta su vela como se dice en términos marineros, las más débiles y frágiles embarcaciones pueden desaflar gallardamente los mayores temporales, porque todo responde á su función, y se agiganta el impulso y el esfuerzo acumulado; pero cuando cada resorte falla, cuando no se aplican bien las actividades escondidas, se hunden los puentes, estallan los conflictos sociales, surgen las grandes derrotas y se determinan las catástrofes de variado aspecto, sin que á esta pobre humanidad le quede siquiera la estúpida delectación del tirano de Roma, viendo arder la ciudad por satisfacer un capricho depravado.

Deploramos después de ocurridas estas hecatombes de horror, sin pensar que han sido originadas en defectos de organización, hijos del incumplimiento de los deberes respectivos, haciendo cada cual menos de lo que le corresponde ó concierne en la armonía del conjunto.

Una nota aislada que deja de vibrar, no parece que desconcierte demasiado el conjunto armonioso, como un tornillo que se afloja ó un proyecto de ley que se vulnera, no parece que determinen desequilibrios apreciables en la función social, pero el hecho es que las catástrofes, los horrores, las calamidades de todo género, se determinan, sin duda alguna, porque al llegar el instante crítico, una tecla dejó de sonar, un soporte cedió, una voluntad quedó inerte, un tornillo faltó, un tren cae al abismo, un imperio colonial se derrumba, el porvenir de una raza se oscurece y el poder de una gran fuerza se disipa.

Abel Imart.

El cuatropalos "Alsterdamm"

Es alemán y está considerado como el tercer velero del mundo. Es de acero y ha sido construído en los astilleros Russels et C.°, en Por-Glacow, en 1892.

Está provisto de una caldera auxiliar y dos cabrias de vapor.

La superficie de velamen es de 43.000 pies cuadrados. Con la marcha más favorable, anda á razón de 14 millas, ó sea cerca de 26 kilómetros por hora.

Si desde la extremidad del buque se abarca toda su extensión, parece que tiene una longitud indefinida. Esta impresión se produce siempre en los grandes buques de vela, porque la mirada no está interceptada, al contrario de lo que ocurre en los grandes vapores, por superestructura dispuesta en la proximidad de la chimenea, y que divide al buque en dos ó tres secciones distintas.

La eslora del *Alsterdamm* es de 329 pies (100,27 metros) por 47 de manga y 32 de puntal. Su dotacción consta de 37 hombres, contando al capitán y tres oficiales.

Basta poner el pie sobre cubierta de un buque de las dimensiones del *Alsterdamm*, para hacerse cargo de la dificultad que ofrece el manejar, con el solo esfuerzo del viento, una masa tan imponente.

Indudablemente la costumbre contribuye mucho al buen manejo; pero, no obstante, se requieren otras condiciones que sólo pueden encontrarse en los verdaderos marinos.

A este respecto, no cabe desconocer que Alemania dispone de buenos elementos, como lo evidencian los numerosos *records* que los capitanes de buques de vela han batido desde hace ya algunos años.

El *Alsterdamm* mide 3.537 toneladas de registro.

EL PROYECTO DE ESCUADRA

EL ARSENAL DE LA CARRACA

El Sr. Sánchez de Toca, hablando con un redactor de nuestro estimado colega el *Heraldo*, ha hecho las siguientes declaraciones:

El Ministro de Marina pasó á hablarnos del proyecto de Escuadra.

El Sr. Sánchez de Toca insistió en que leerá en las Cámaras el proyecto de Escuadra en cuanto el Sr. Rodríguez San Pedro redacte el artículo que se le encomendó relacionado con el proyecto, artículo que será aprobado en Consejo de Ministros.

Este proyecto no se discutirá hasta el próximo Octubre, quedando estos meses para que sea estudiado por las Cámaras con toda tranquilidad. Y no causará el menor trastorno entre la fuerza contributiva, pues no aumentará ningún impuesto.

El superávit inicial del presupuesto para 1904 se calcula en unos 30 millones; pero, según los datos que me he procurado y mis cálculos, ese superávit llegará á 70 millones.

Nadie ha podido creer que un proyecto de Escuadra se desenvuelva desde luego á los tres ó cuatro meses de llevarlo á las Cortes, pues antes de nada es necesrrio conocer la opinión de éstas, y luego viene el trabajo delicadísimo de fijar y concretar el cómo se ha de llevar á la práctica el proyecto.

Pero lo que sí puedo asegurar—nos decía el Ministro—es que si se aprueba mi proyecto con el presupuesto de 1905, esto es, con el «sobrante del presupuesto» que resultará, salvo circunstancias imposibles hoy de sospechar siquiera, se comenzará el programa en lo que yo considero primordial: la preparación de los puertos militares, su habilitación y la construcción de los dos buques escuelas.

La de los demás buques se llevará á efecto en diez años, al término de los cuales espero que España se encontrará en condiciones industriales, en que hoy no está, para seguir produciendo unidades que vayan acrecentando la Escuadra.

Algunos de los buques que compondrán la Escuadra, que se incluyen en el proyecto, se construirán en el extranjero; pero en los Arsenales de España se pondrán las quillas sflucientes para lograr aquel resultado, para lo cual se hará un llamamiento á todas las fuerzas industriales y financieras nacionales que pueden, en su caso, constituir «eso que se viene llamando el el Sindicato».

***

Refiriéndose al asunto del Arsenal dijo:

La Comisión de diputados y senadores gaditanos que gestionan el arreglo del conflicto del Arsenal de la Carraca ha visitado al Ministro de Marina.

El Sr. Sánchez de Toca nos dijo que, mientras no reciba los datos pedidos á Cádiz, en los que se especifiquen los trabajos pendientes, el costo de éstos y la clasificación de los obreros en necesarios y no necesarios, no piensa solicitar de las Cortes crédito alguno, pues entiende que un Ministro no debe solicitar cantidad alguna ni á las Cortes ni en Consejo de Ministros sin especificar claramente la distribución que habrá de darse al crédito.

Este mismo procedimiento sigo en el proyecto de Escuadra, y tanto al desarrollarse éste en su día, como ahora con lo que se pida á las Cortes para la Carraca, exigiré su más estricto cumplimiento.

Faltan unos ocho días para que venza el plazo por mí fijado—decía el Ministro—para que termine el expediente de responsabilidades que he pedido se instruya para averiguar quién ha originado el retraso en la información que pidió el ministerio de Marina hace tiempo, en el sentido arriba expuesto.

En cuanto termine dicho plazo se impondrá la responsabilidad consiguiente al autor ó autores del retraso, ó en su caso adopteré las medidas oportunas para poder satisfacer mis deseos de informarme convenientemente.

La Comisión de Cádiz me propuso solicitara un *bill* de indemnidad; pero yo no puedo aceptar ese camino.

Tales son las declaraciones que ha hecho el señor Ministro de Marina.

LA CATÁSTROFE DEL PUENTE MONTALVO

La causa del siniestro

A medida que van llegando nuevos informes del lugar de la catástrofe, va poniéndose más de relieve la extraordinaria magnitud del siniestro y la tremenda responsabilidad en que han incurrido los que por negligencia ó por abandono lo han provocado.

Desgraciadamente los informes que trasmiten los corresponsales del lugar del suceso hacen temer que será muy difícil depurar las responsabilidades, pues el estado del terreno y del material del tren descarrilado arroja muy poca luz respecto de las causas que pudieron provocar el siniestro.

Unos creen que el descarrilamiento fué producido por haber cedido los rails del puente al paso de las máquinas, y que lo indica el hecho de estar descarrilada á la salida del puente la segunda locomotora. A tal creencia responden otros asegurando que el descarrilamiento se produjo en el centro del tren, por rotura de alguna rueda, alegando que el cabeceo descarriló la locomotora.

Alguien creía que el tren entró en el puente descarrilado desde el furgón de cabeza, pero tal creencia hay que desecharla, puesto que ni en la vía contigua á la entrada del puente ni en el primer tramo se hallan las señales inequívocas que debería haber en el caso de ser exacta la afirmación.

El dato más preciso es la longitud del tren y la de los tramos del puente destrozado.

Ese dato permite afirmar que el descarrilamiento ocurrió en el puente, y en los últimos tramos, pues de haber ocurrido en otro sitio estaría destrozado un espacio longitudinal superior al número de metros que suman las dos locomotoras, los dos ténders y las unidades de que el tren se componía, unidades que unos aseguran ser quince, y otros veintitrés, dato que se comprobará por las ruedas, cuando sea extraído todo el material, y que tiene capital importancia.

Lo imposible de comprobar es si el siniestro fué producido por excesiva dilatación de los carriles, por flojedad en los tornillos de afianzamiento, por falta de resistencia en el tramo, por sacudida de los frenos ó por rotura de alguna rueda.

Destrozado el puente y el material móvil, no hay medio habil de demostrar si el puente fué roto por el tren ó si el tren se precipitó en el abismo por haberse roto el puente.

Lo que parece innegable es que el descarrilamiento ocurrió dentro del puente, y esta creencia viene á dar considerable fuerza á los que sostienen que la catástrofe se produjo por el mal estado del puente.

Acerca de esto, parece que han emitido dictamen los ingenieros militares, asegurándose que sus conclusiones son abrumadoras para la Compañía.

Trabajos de salvamento.

Por falta de material fueron hasta ayer muy deficientes los trabajos de salvamento, y nadie se explica las causas que han impedido á la Empresa llevar desde el primer momento máquinas para elevar grandes pesos, ya que en Miranda las tiene en abundancia.

El salvamento se ha efectuado sin un plan fijo, y como no hubo, hasta pasado mucho tiempo, autoridad que mandase, cada cual ponía á contribución su heroismo, pero sin que el éxito fuese todo lo grande que merecían los esfuerzos individuales.

La extracción se ha hecho por medio de cuerdas y de maromas, procedimiento que ha producido varios heridos, leves felizmente, por resbalones, roturas de cuerdas y caídas entre los restos astillados.

Los ingenieros, después de una labor titánica, han logrado, trabajando día y noche, establecer segura comunicación entre las márgenes.

La descomposición de los cadáveres unida á la pestilencia de las hachas de viento, al hedor de la charca embalsada y á la polvareda que se ha levantado con tanto trajinar, hacen penosísima la estancia en el lugar de la catástrofe.

Muchos operarios y particulares llevan tres días y dos noches sin dormir, trabajando incesantemente.

Entre los hierros, tablas, faroles, maletas y ropas, se ven cadáveres que será imposible extraer en muchas horas, porque para llegar hasta ellos es necesario arrancar pedazos de material, que, aunque destrozado, está sujeto, como eslabones de inmensa cadena, por los remaches de hierro y el empotramiento del material. Para limpiar ese inmenso montón hay que destornillar, que deshacer á golpes de hacha, que cortos hierros, y la labor es colosal.

Por la posición de los restos destrozadar es necesario elevarlos; y si las piezas pequeñas pueden ser extraídas á brazo, no sucede lo mismo con las grandes masas de hierro, que necesitan tornos y cabrias. La falta de puntos de apoyo, pues el puente está deshecho, dificulta grandemente los trabajos de extracción.

Informes oficiales.

Miranda 29 (8,45 m.)

«Al Ministro de Agricultura el Director general de Obras públicas:

Llegamos con algún retraso á Miranda, y salimos ahora para el lugar del suceso.

Aquí nos dicen los ingenieros que van extraídos de los escombros 32 cadáveres y 60 heridos.

Calcúlase que aún quedan de 40 á 50 muertos más.

Sólo 16 personas han quedado ilesas.

El tren cayó del puente, y, sobre vagones, el ténder, aplastándolos.

Yo telegrafiaré á V. E. cuando llegue al sitio de la catástrofe.

Miranda 28 (9,5 n.)

Jefe movimiento á Ministro y Director general de Obras públicas:

Regresamos del kilómetro núm. 105, encontrando tren núm. 160 de este modo:

Primera máquina á 165 metros de distancia estribo lado de Castejón, descarrilada de sus ruedas motores; la segunda máquina, volcada sobre la explanación y guiado normalmente el eje de la vía sobre el mismo estribo, estando su ténder completamente volcado.

El material completo del tren, precipitado sobre el lecho del río Najerilla, habiéndose hundido todo el talud del terraplén de salida del puente.

Hasta ahora no es posible precisar la causa del accidente.

Desgracias personales. Hasta estas horas van extraídos 24 cadáveres, y se ven otros cuatro que todavía no pueden extraerse, no pudiendo apreciarse el número de los que están debajo del material amontonado y reducido á menudas astillas. De aquéllos hay en el depósito del cementerio de Cenicero 20 de hombres y una mujer y un niño. En dicho punto hay 40 heridos y 20 que han trasbordado á Logroño.

Los muertos son: Médico de Viana, señor Mendoza; Administrador ambulancia Correos; Cura de Labastida, D. Vicente Oñate; D. Narciso Alba; D. Benigno Villanueva, de Santurdejo (Logroño); D. Tomás Pons, de Logroño; fogonero Landáburu; D. Juan Pérez Lapuz, de Bargacín, de sesenta años de edad; D. M. P.; D. A. C.; una niña de seis meses; tres guardias civiles; una mujer; guardafreno, Julián Lebal; Ricardo Muñoz, empleado de la tercera Inspección principal. Los demás, hasta la fecha, no han podido identificarse.

Heridos: Antonio Silva Puig, de Lluchmayor (Palma); Marcelino Mendoza, de Viana de Ebro; Nicolás de Bolívar, de Bilbao; Rufino Mújica, de Vitoria; Agustín Bendito, inspector de policía de Logroño; Francisco Gómez Merino, de Grañen; Luis Martinez, administrador de la ambulancia de Correos; padre guardián de San Francisco, de Alfaro; Dionisio de Oñate, de Palencia; Bruno Sabares; Miguel Vivar, guardafreno; Salvador Roger, de Sitjes; Mariano García, de Epibe; Gregorio Martinez, residente en San Sebastián; Valentín Azcurza, de Cenicero; Marcelino Mate, guardafreno; Miguel Estévanez; Ortega Castillo, médico de Burgos, y tres guardias civiles.

No hemos podido averiguar los nombres de los restantes, por su estado.

El trasbordo se hace desde la explanación, por lo cual es preciso establecer un paso provisional de madera, que empezará á funcionar mañana á primera hora. Calcúlase en tres días el tiempo necesario para establecer el trasbordo en estas condiciones. Sin embargo, mientras se establece este paso, podrá verificarse el trasbordo por el lado del río, utilizando un punte tendido por los ingenieros militares.

El trabajo definitivo para establecer la circulación de los trenes será largo, no pudiendo determinarse por la necesidad de establecer dos vigas de 21 metros de largo cada una, que están completamente alabeadas. Se procura utilizar los actuales tramos. Continúa trabajándose de escombreo y extracción de cadáveres y construcción del paso para trasbordo. En el primer trabajo ofrecen eficaz ayuda los ingenieros militares de Logroño.

Mañana telegrafiaremos el resultado de los trabajos hechos.

Logroño 29 (5,20 t.)

El secretario Gobierno al Ministro:

«Esta mañana han sido extraídos nueve cadáveres en estado grande descomposición. Brigada desinfección de esta capital se encuentra en sitio catástrofe con útiles necesarios.»

El Express de Laponia

El viernes de la pasada semana salió de Estokolmo el primer Express de Laponia. El término norte de dicha nueva línea es Narvik, cuya estación goza entre las de los ferrocarriles del planeta de ser la que se encuentra más cerca del polo Norte. El express de Laponia recorre en cuarenta y ocho horas 920 millas á razón de 18 millas por hora.

MARINOS ILUSTRES

El Teniente general de la Armada

D. PEDRO CASTEJON

MARQUÉS DE GONZÁLEZ DE CASTEJÓN

1719 á 1783

Hemos citado muchas veces, en casi todas las biografías, á este ilustrado y valiente marino, y descrito los hechos navales en que tomó parte ó que dirigió en jefe con gran proligidad; ahora, al reunirlos en este corto boceto biográfico, hemos de exponerlos sin detalles puesto que son de tal mérito que, describiéndolos como merecen serlo, sería necesario un grueso volumen.

Nació D. Pedro Castejón en el mes de Julio de 1719, y sin más ayuda ni favor que el de sus propios méritos, llegó en corto plazo desde Guardia-marina á Teniente general de la Armada,

Muchos y muy señalados hubieron de ser los servicios que prestó en su carrera de marino y que vamos á reseñar concisamente, á manera de índice.

Entre los primeros y más sobresalientes debe ser citado el de haberse distinguido en el glorioso combate empeñado por la Escuadra del General Navarro, contra la inglesa del Almirante Matews, en el cabo Sicie, cuyo combate tan glorioso para nuestra Marina, le valió los empleos de Alférez de navío y luego de Teniente de fragata.

Antes y después de esta renombrada batalla naval, hizo por largo tiempo la guerra de corso, unas veces como subalterno y otras mandando buque, contra los piratas argelinos y berberiscos, demostrando siempre un valor y arrojo no cumunes.

Se encontró después en la defensa de la Habana, cuando fué atacada y tomada por los ingleses, teniendo en ella participición, pues después de echar á pique por orden superior el navío *Asia* que era el que entonces mandaba, con objeto de evitar la aproximación del enemigo y su entrada en la rada, defendió con tesón y bravura el fuerte de la Cabaña y solo lo abandonó cuando le obligaron á ello los reiterados mandatos de sus jefes, el Marqués del Real Transporte y del Gobernador D. Juan del Prado.

Tuvo también allí la afortunada dirección de las defensas de la batería de San Telmo, y de los baluartes de la plaza hasta que ésta capituló.

Sabido es, porque ya lo hemos manifestado, el celo que desplegó en el cargo de Inspector General de la Marina, que desempeñó, y, sobre todo, la habilidad y el cuidadoso celo con que dirigió la Escuadra cuyo mando se le confirió con objeto de conducir y proteger el desembarco del Ejército que, á las órdenes del conde de O'Reilly, se organizó y preparó para la conquista de Argel.

Aun cuando aquella expedición fué un terrible fracaso, como es sabido, esto mismo hace resaltar la conducta de Castejón, que llevó á efecto el desembarco y el reembarco de un modo que le honra, y tanto es así, que hasta los franceses que no suelen ser pródigos en elogiarnos, lo hacen; pues refiriéndose á esto, el General Bourmont alaba mucho este desembarco contra lo expuesto por el Almirante Duperrey, que opinó no podría desembarcar un Ejército en las costas argelinas, y el General le citó entonces el hecho realizado por Castejón, cuando le fué conflado, *sólo en lo referente á la parte marítima* la expedición contra Argel, porque si el Ejército tuvo que reembarcarse, no se debió á la parte conflada á la marina, que llenó su cometido con buen éxito, sino á las disposiciones que los Jefes de las tropas tomaron cuando ya estaban en tierra; y aun en este caso, los buques se acercaron cuanto les fué posible para facilitar el reembarco, protegiéndolo con el fuego de sus cañones y hasta con la fusilería de sus marineros.

Después que Castejón hubo regresado de la expedición de Argel, cayó enfermo de gravedad el bailío Arriaga, que era Ministro de Marina, y habiéndole consultado Carlos III cual era en su concepto la persona más á propósito por su ilustración y conocimientos para reemplazarle, el ilustre enfermo designó sin vacilación alguna al General Castejón.

Quedó muy conforme el Monarca con este parecer, y Castejón se encargó desde luego de la Secretaría del Despacho de la Marina, siendo esta elección tan feliz, que después no hubo sino motivos para felicitarse de ella, como se justificó por las acertadísimas disposiciones que á su nombramiento siguieron, entre las que se cuentan la creación de dos nuevas Escuelas navales de Guardias-marinas en el Ferrol y Cartagena; el haber dotado á los Arsenales de tantos medios para el trabajo; material de construcciones, y aprovisionamientos de todas clases, que en poco tiempo se votaron al agua diez nuevos navíos, otras diez fragatas y más de veinte embarcaciones de menor porte.

A Castejón se debió también la creación y el armamento de la Escuadra que salió para Buenos Aires á operar contra los brasileños, y cuando se declaró la guerra contra Inglaterra, salieron de nuestros Departamentos marítimos las mejores Escuadras que han surcado los mares con la bandera española; entre ellas la que se puso á las órdenes del Teniente general D. Luis de Córdova, compuesta de 36 navíos que luego se unió á la del Almirante francés, conde de Orvilliers; y si por falta de arranque ó de bríos, en este último no dió los brillantes resultados prácticos, que con tan hermoso armamento marítimo había derecho á esperar, en cambio, las demás flotas españolas, con menos elementos guerreros efectuaron por entonces las conquistas de Mahón, Panzacolu é islas de Bahama.

Ejerciendo el cargo de Ministro de Marina, ó, como entonces se decía, Secretaría del Despacho, falleció el ya entonces marqués de González de Castejón en Madrid el día 19 de Marzo de 1783, siendo ésta una gran pérdida para su Patria y para la Marina.

Extraordinariamente sentido fué su fallecimiento en la Armada, á la que dejó en un estado floreciente que luego no ha vuelto á alcanzar.

Al cesar Castejón, por su fallecimiento, en el Despacho de los asuntos de la Armada Española, contaba ésta en la mar con *sesenta y dos navíos, cuarenta fragatas, veinticinco bergantines, catorce jabeques, trece balandras* y muchos otros buques menores que sería prolijo enumerar.

El digno marino, que dió tantas muestras de bravura en el combate del cabo de Sicie en Provenza, que defendió el castillo de la Cabaña del ataque de los ingleses á la Habana y que con tanta prudencia y acierto condujo y desembarcó al ejército expedicionario de Argel y protegió su reembarco, el que dotó á nuestra Patria de los elementos marítimos mejores que hemos tenido y que en todas ocasiones trabajó por el engrandecimiento y por las glorias de España y de su Marina de guerra, merece un puesto preeminente y elevado entre los más ilustres de su tiempo y que su memoria se guarde y conserve en la Marina nacional como una de sus más brillantes glorias, lo mismo que la de tantos otros que por aquel tiempo han llenado con sus exploraciones científicas y sus hechos guerreros las páginas mejores que nuestra historia marítima registra.

Manuel Díaz y Rdríguez.

Madrid 29 de Junio de 1908.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

En las Cámaras francesas.

París 29 (Recibido el 30).

Cámara de los diputados.

Se pone á discusión la proposición del señor Debussy elevando los derechos de aduanas sobre los ganados y carnes muertas procedentes del extranjero.

El Ministro de Agricultura Sr. Mougeot, pide á la Cámara que la citada proposición pase á informe de la comisión de aduanas.

El autor se opone á ello, y la propuesta del Ministro es desechada por 406 votos contra 181 y se pasa á discutir por artículos el proyecto del Gobierno.

La Comisión propone fijar en 30 francos por cada 100 kilogramos los derechos de importación para las reses vacunas vivas, como tarifa máxima y en 20 francos la tarifa mínima.

El Sr. Siegned apoya una enmienda al artículo primero, pidiendo que se reduzcan á 15 francos los derechos de la tarifa mínima.

El Ministro de Agricultura pide á la Cámara que acepte la enmienda, pero aquella aprueba las cifras propuestas por la Comisión por 406 votos contra 169.

Mañana continuará esta discusión.

Discusión reanudada.

Londres 30.

Cámara de los Lores.

Sesión de la noche última.

Se pone á discusión de nuevo el asunto relativo á las modificaciones del régimen arancelario.

El Ministro de Negocios extranjeros señor Lansdowne, insiste en la necesidad de estrechar los lazos comerciales entre la Metrópoli y las colonias y para proteger la industria británica.

El Presidente del Consejo, Sr. Devonshire, declará que las modificaciones no han de ser muy radicales.

Situación comprometida.

París 29.

La prensa comenta la votación última de la Cámara, en la cual estuvo el Gobierno á punto de sufrir una derrota, y la conceptúa como un mal precedente para lo que constituye la esencia del actual Gabinete, y para su desembarazada marcha cuando se reanuden las sesiones.

Cañonero portugués.

Lisboa 29.

Después de botarse al agua el cañonero *Patria* con asistencia de los Reyes, el Ministro de Negocios Extranjeros lo comunicó al representante en Río Janeiro, encargándole de conocimiento del hecho y de su gratitud á la colonia portuguesa.

Operaciones militares.

Argel 29.

Aguárdase hoy en Beni-Ounif la columna que al mando del Coronel Eu fué encargada de una exploración.

Hasta su llegada no se conocerá detalladamente el resultado de las operaciones realizadas por la misma.

La salud de León XIII.

París 29.

En la reseña que el periódico *La Italia* consagra á la ceremonia del último consistorio, se leen algunos párrafos en los que á la vez que se reconocen las energías del Sumo Pontífice se hace notar el temeroso decaimiento de su naturaleza que permite sospechar que tiene sus días contados.

Aprestos de Turquía.

París 29.

La Sublime Puerta continúa reforzando los puestos militares de la frontera búlgara con con tropas de infantería y caballería y algunas baterías.

Datos electorales.

París 29.

Una estadística publicada por *La Gaceta de Colonia*, estudia la situación de los partidos políticos, tomando como base las elecciones de 1890-1893-1898 y 1903. De ella se desprende que los conservadores alemanes y los liberales demócratas, han sufrido importantes reduccionas y que en cambio, los socialistas han logrado en las cuatro elecciones mencionadas un desarrollo que traducen las siguientes cifras, 35-44-56 y 81.

Derrota de los ingleses

Londres 29.

Un despacho de Djibouti, fecha de hoy 29, dice que algunos somalis llegados á Berberah confirman que dos mil soldados indígenas y unos cuarenta oficiales ingleses fueron muertos por el Mullah cerca de Boholte. Tres oficiales que lograron escapar con vida llegaron el día 19 á Berberah.

Asegúrase que Harringgton, Ministro de Ingloterra, á quien se esperaba en el Bajo Nilo ha retrocedido, dirigiendose á Harrar, á consecuencia de los sucesos de Somalilandia.

CUENTO

PÓSTUMA

Junto á las bardas del corral y en íntimo consorcio pavos y palomas, gallinas y pichones, agrupábanse buscando el calorcillo de aquella faja de luz solar que aún no había invadido la sombra del inmenso caserón que á pocos metros alzábase sombrío como un guerrero que descansa malhumorado ó como un labrador á quien la proximidad del invierno hace desabrido y desconfiado.

Algo más allá de la inquieta turba, sujeto á la cadena y echado sobre las manos que servían de almohada al hocico, el mastín, el guarda del corral, oía impasible la turbulenta algarabía que sucedió al silencio de la tarde, luego que, desde la baranda del volado balcón, único hueco que en los de dos tragaluces rompía la monótona impavidez de la fachada, garrida y gentil moza, con alardes más de galán que de doncella, arrojó sendos puñados de grano sobre las aves hambrientas.

Y cayeron como rocío bienhechor y desapareció como maná en filas israelitas, y la moza tornó á arrojar nuevos montones y de paso y como quien nada mira, á tornar los ojos, que eran negros y hermosos y expresivos, hacia lo alto de la tapia y más allá aún, hasta un campo donde, como por arte de encanto, apareció, entre los olivos tristones, la faz alegre y sonriente de un mocetón fornido y bizarro, que á cuentas debía sentirse atraído como el acero por el imán, por los ojos aquellos negros hermosos y expresivos de la moza garrida que á ratos miraba más allá de las bardas de la corralada.

El mozo rompió derecho hacia el valle; y llegando, de un salto, alcanzó con la mano derecha lo alto de la empalizada, y ayudándose con la izquierda, dobló en flexión los brazos y quedóse colgado dejando ver la frente y los ojos. Pero no fué tan poco que el mastín no abriera los suyos, y rápido como el rayo, alzóse sobre las patas, abrió las fauces y..... calló, al silbido de la doncella, de quien mozo y perro parecían ser devotísimos vasallos.

—¿A la fuente? preguntó á media voz el mozo.

—*Aluego* voy, repuso aún más bajo la doncella.

—¡Brrrr....., gruñó el perro amenazador.....!

Y aquí acabó aquel diálogo: y á poco el consorcio íntimo de palomas y demás plumípedos que fueron desapareciendo los unos en el alto palomar, los otros en el hondo gallinero, que vecino á la casilla del mastín, abría una puertecilla baja y desgonzada.

.....

En el camino de la fuente, que cortaba el olivar en dos y más allá se torcía á un lado para llegar al manantial, encontráronse, á la agonía de la tarde, el mozo y la moza; y ésta, conteniendo con ambas manos el impetuoso ademán del mozo, que hizo cimbrar la herrada sobre la cabeza de aquella, le dijo:

—Alto allá, señor galán. Sabe que eso pasó ya; hemos tenido carta del otro...

—¿De quién, de Toñuelo?

—El mesmo: y está vivo y bueno y viene: y á ese es al que yo quiero, y no á tí: con que andando, y deja el campo libre, que llevo prisa.

—¿Y así me dejas plantado, mujer de Dios?

—Ansina...

Y fuese: y quedóse el mozo entre dos olivos viéndola alejarse, y viendo perderse tras el recodo del camino sus anhelos y sus *quereres*.

.....

Un mes después llegaba Toñuelo al lugarejo aragonés. Venía de Filipinas y traía un loro, un brazo en cabestrillo, un color en la cara como el de la cera y un puñado de cruces rojas en el pecho: salió el pueblo á recibirle, y él en pocas palabras les dijo que antes llegara á no habérselo impedido, primero la ordenanza, y después unas cuartanas, que por allí llaman *palúdicas*, que lo retuvieron en el Hospital Militar de Barcelona más de lo que él quisiera.

Salió también la novia: hizo sus pucheros; y al postre, decidida, abrazóse á aquel armazón de huesos: el veterano la abrazó muy á su gusto, y al verla tan sobrada de salud y hermosura, pensó que allí podría recuperar las que perdiera.

Pero no pensó lo mismo el mozo del olivar, y rompiendo por la muchedumbre, acercóse á Toñuelo y con faz airada

y en ella el firme y decidido empeño
de dar la muerte ó de perder la vida...

dijo:

—Oye, Toñuelo: hemos de hablar sobre ésta:

—¿Nosotros?

—Sí, los dos.

—¡Re... diez! Y ¿de qué hay que hablar?

—Ya lo verás.

Y hablaron aquella noche, y fué en el mismo recodo del camino de la fuente: y cuando Toñuelo oía la demanda del otro, que con coraje establecía su derecho, brotó la moza entre ambos y dijo á su vez:

—No han de reñir los hombres de bien por moza tan casquivana y coqueta como yo. A tí, Toñuelo, te quise y te quiero más que á mi vida; á este lo quise también porque creí que no vendrías tú más, Toñuelo; y no quise quedarme para vestir imágenes. Tú, Toñuelo, alegas un derecho que tienes sobre mí y que yo no niego; pero este también lo tiene; de los dos he sido y no puedo hoy ser del uno ni del otro, y vosotros me entendéis; que no se puede partir una mujer como se parte una pera; y de todo

---

48 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,,

UN ODIO Á BORDO

POR

M. G. DE LA LANDELLE

—En ese caso, á pesar del atractivo de vuestra compañía, me abstendré de complaceros.

—¡No tal! ¡Es preciso que me escuchéis! exclamó Julio asiéndole por un brazo.

—Creo que me habéis tocado, replicó Fargeolles friamente; tened cuidado.

Julio había separado á su colega lo bastante para no ser oídos por ningún pasajero. Gracias á la obscuridad nadie podía observar la emoción del uno ni la sarcástica sonrisa del otro, ni á nadie llamó la atención su largo coloquio, por ser la hora del cambio de guardia.

Sólo Antonina temblaba.

—Sois un infame calumniador, caballero, le dijo Julio con furor,

—Perfectamente, amiguito; ¿queréis un duelo? Aunque será poco peligroso si os conducís como en Río Janeiro.

—No repitáis vuestros insultos, ¡miserable! Nos batiremos en el primer punto á donde arribemos. Os abandono la elección de las armas.

Pareció en un principio que Fargeolles tenía prisa por retirarse, y hasta hizo un movimiento para aproximarse á la señora de la Riziere; pero sus ojos se fijaron por casualidad en el horizonte, y permaneció allí.

—Después de reflexionado, dijo, prolongaré esta picante conversación.

—Que es ya inútil, dijo Julio.

—Yo lo veo de distinto modo; tengo interés en que se haga una pequeña aclaración que estoy cierto no me negaréis; pues sois demasiado fino para hacerlo.

—Estoy de guardia; será mañana si os place.

—También pudísteis aplazar para entonces la provocación y los corteses epítetos de infame y miserable; por lo tanto, me habéis dado el derecho de distraer al oficial de guardia de sus graves ocupaciones.

—Y bien, ¿qué queréis?

—Saber lo que llamáis mis calumnias; ¿de qué calumnias habláis? ¿A quién he calumniado yo, cuándo, dónde, y sobre todo á quién?

—A mí, en este sitio y ahora mismo, delante de la señora de la Riziere, replicó Julio.

—¡Nos expiábais! ¡Eso es lo que quería oiros decir!

—¡Os oía! replicó Julio fuera de sí.

Fargeolles no se movió de aquel sitio durante diez minutos, en cuyo espacio miró de pies á cabeza, con marcada ironía, á su adversario, el cual, violentamente agitado por la escena precedente, no veía nada á su alrededor, y oprimía la bocina entre sus manos.

Fargeolles se aproximó á su colega y le dijo al aído con indefinible acento de triunfo:

—No olvidéis que este chubasco estaba aún en el horizonte cuando os he entregado la guardia.

Julio le oyó alejarse riendo, y levantó la mirada al cielo.

—¡Arría y carga periquitos!

—¡Listo á las drisas de los juanetes!

Era demasiado tarde.

Las nubes torbellineaban rápidamente, y estallaron á los pocos momentos con furiosos silbidos; la arboladura se dobló bajo el peso de las velas, pegadas por el viento contra los palos; los marineros, arrancados sobresaltados á sus cuentos, sus canciones ó su sueño, no pudieron ejecutar la orden dada, porque ninguna voz de mando preventiva había precedido á aquélla. Oyóse un triple crugido, y los tres masteleros de sobre-juanete se rompieron á la vez, inclinándose fuertemente la corbeta sobre uno de sus costados.

—¡Arría juanetes! gritó Julio.

Pero los juanetes no podían correr á lo largo de los masteleros, á pesar de que los marineros los ayudaban con todas sus fuerzas y todo el peso de sus cuerpos.

Un tumulto espantoso reinaba á bordo; todo rodaba, crugía y caía del lado opuesto al viento.

Cuando un buque se ve sorprendido por un violento chubasco en medio de una calma chicha, la inclinación de la nave sobre la superficie aún llana del mar, parece mucho mayor que nunca. Así es que algunas ráfagas que nada significarían en medio de una fuerte tempestad, preparado convenientemente el aparejo, ocasionan grandes averías cuando le cogen descuidado

Gracias á la ayuda del timon, diestramente manejado, y á algunas disposiciones dictadas con oportunidad, el buque, retrocediendo (porque el impulso del viento era de proa á popa), pudo girar sobre sí mismo, derribó de un bordo, como se dice técnicamente; los juanetes tomaron viento y cayeron con gran estrépito, y la corbeta se levantó.

—El caballero oficial de guardia, dijo imperiosamente una voz muy conocida.

—Héme aquí, comandante.

—Haced que se reparen las averías, restableced el velamen, y poned el buque en rumbo. Después, haceos relevar por el aspirante más antiguo, y bajad á mi cámara.

Mr. de Kergal desapareció después de pronunciar estas pocas palabras.

La popa había quedado desierta, pues los pasajeros habían huído á causa de una fuerte lluvia que sucediere á la turbonada de aire. El oficial de guardia sólo se descubrió en la sombra el bulto de un hombre que permanecía extraño á los trabajos de los marineros: aproximóse á él y vió que era Fargeolles.

Envuelto en su capote encerado. presenciaba, burlándose, los multiplicados embarazos en que se encontraba su colega: frotábase las manos, tosía de vez en cuando, y parecía como que murmuraba:

—Estoy aquí, soy yo, que me plazco en mi obra.

Julio sintió que un copioso sudor frío bañaba todo su cuerpo; ¿más, qué podía hacer? ¿qué decir?

Fargeolles tenía el derecho incontestable de permanecer en la popa, de toser y burlarse en voz baja.

El oficial de guardia sufría, más no por eso dejaba paralizar sus fuerzas; por el contrario, se multiplicaba, y los marineros de cuarto, estimulados con su ejemplo, hicieron prodigios de actividad.

A las diez de la noche todas las averías quedaban reparadas, los masteleros de juanete de repuesto habían reemplazado á los rotos por el chubasco, y la *Severe* navegaba á toda vela, impelida por una brisa manejable de que había sido anuncio la maldita turbornada. Esto era bastante para salir de las regiones de las calmas y navegar en demanda del cabo de Buena Esperanza y de la isla de Borbón.

Julio hizo anunciar al comandante su visita, entregó el mando de la guardia al

ello resulta al postre que uno y otro os merecéis mujer que valga más que yo. Ahora, juzgadme; á la sentencia me someto; en la fuente os aguardo con mi castigo.

Quedáronse los dos mirándose; ambos burladores y burlados á la vez, no osaban hablarse ni acertaban á romper el embarazoso silencio.

De pronto Toñuelo, tuvo una idea:

—Vamos á jugarla á cara ó cruz.

—Vamos.

—Al que le toca se casa con ella.

—¿Y el otro?

—El otro se mata.

—Corriente.

Y llegaron á la fuente: y ante la moza y con un duro filipino al aire, perdió Toñuelo, que los dejó solos; salióse del pueblo y de allí á pocas horas el Juzgada de Cetina levantaba el cadáver de un repatriado encontrado en la vía del ferrocarril, destrozado al paso de un tren.

Era el cadáver de Toñuelo.

.....

¿Y los otros dos, el mozo y la moza?

Pues se casaron: lo más naturalmente del mundo, y ahí tienen un grupo de chiquillos: el mayor se llama Toñuelo.

Honores póstumos al héroe.

A. Luzón.

El Arsenal de la Carraca.

(POR TELÉGRAFO)

Reunión magna.—Su objeto.—Telegrama del Ministro.

Cádiz 29 (7,50 t.)

Se ha celebrado en la Diputación una reunión magna, á la que asistieron el diputado á Cortes Sr. Peinan, los diputados provinciales y los alcaldes de Cádiz, Chiclana, Jerez, Conil, Puerto Real, Puerto de Santa María, Rota, San Fernando, representantes de todos los oficios y gremios de San Fernando, los presidentes de los Círculos y Sociedades, la Junta de defensa, la mayoría de los concejales del Ayuntamiento de Cádiz, la Cámara de Comercio, la Sociedad Económica, la Cámara Agrícola, los Círculos y Casinos obreros, las Sociedades de marinos retirados, el representante del Astillero y numerosos particulares.

Además, se han adherido al acto los Ayuntamientos de Chipiona, Medina y Sanlúcar.

Presidió la reunión el Sr. Calderón Ponte, exponiendo que el objeto de aquélla no era otro que pedir al Gobierno la continuación de los trabajos en el Arsenal, en cuya aspiración toda la provincia está interesada

Seguidamente pronunciáronse enérgicos discursos en defensa del Arsenal, y pidiendo al Gobierno que ordene su apertura cumpliendo altos deberes de patriotismo y hasta de humaninad, puesto que con su clausura centenares de familias quedarán en la miseria.

Dióse también lectura á un telegrama del Ministro de Marina, anunciando que hasta que le sean remitidos los datos pedidos al alcalde de San Fernando, nada resolverá Madrid en mucho tiempo.

Como el Capitán general asegura que están en el ministerio los presupuestos de las obras y los datos reclamados al alcalde, se pedirá al ministro que llame á la primera autoridad del Departamento para que en Madrid se pongan de acuerdo.

En San Fernando reina tranquilidad material pero la excitación y la intranquilidad de los obreros van en aumento.

Lo que dice Silvela.

El Sr. Presidente del Consejo manifestó esta mañana que el Gobierno lamenta mucho la situación en que quedan los obreros del Arsenal de la Carraca con motivo del cierre de este establecimiento, pero que en las presentes circunstancias no es posible hacer nada para mejorar su situación, pues el Ministro necesita antes de adoptar una medida conocer la inversión que se ha dado á los créditos últimamente concedidos á aquel Arsenal.

Aun concedido esto, cree el Sr. Silvela que será difícil una solución satisfactoria por ser éste un asunto que no puede ser resuelto sin la intervención de las Cortes.

***

El Ministro de Marina ha recibido un extenso telegrama de Cádiz, firmado por el presidente de aquella Diputación, en nombre de todos los elementos oficiales y particulares de la provincia, en el que se manifiesta al Sr. Sánchez de Toca que, ajena la población á las gestiones de la Administración de la Armada, se ruega que el Ministro estudie la forma de allegar recursos para que lo antes posible se reanuden los trabajos en el Arsenal de la Carraca y se abra la Factoría de Cádiz.

En vista del contenido del anterior telegrama, el Sr. Sánchez de Toca llamó esta mañana á su despacho al director del material, al intendente y al ordenador del Ministerio, celebrando una larga conferencia para ver de allegar recursos con que, en caso, atender á la súplica formulada desde Cádiz.

***

El distinguido Subsecretario de Hacienda, Sr. Viesca, que tan activas gestiones viene realizando para conseguir que se reanuden los trabajos en el Arsenal de la Carraca, recibió esta mañana el siguiente telegrama que le dirige el Presidente de la Diputación provincial de Cádiz:

Celebrada reunión magna con asistencia del obispo, autoridades provinciales y locales, representaciones de centros, sociedades, elementos industria, comercio y región entera, acordando unánimemente felicitar Gobierno por propósitos reconstrucción poder naval, pedir Ministro de Marina reanude trabajo inmediato Maestranza antes termine expediente inversión créditos anteriores no imputables obreros; suplicarle para abreviar trámites ordene Capitán general soliciten trabajo inmediato factoría gaditana que cerró sus Astilleros. Designar comisión que marche Madrid cuando senadores, diputados, lo consideren necesario.

***

El ilustre senador por la provincia de Cádiz Sr. Lazaga, celebró esta mañana una larga entrevista con el Ministro de Marina, en la que expuso las altas consideraciones que aconsejan la continuación de los trabajos en el Arsenal de la Carraca.

El Sr. Lazaga, que profesa verdadero cariño á la región gaditana y muy especialmente en San Fernando donde actualmente reside, no se resigna fácilmente á ver cerrado el Arsenal, y á pesar de las categóricas manifestaciones que en la mañana de hoy hizo el Sr. Silvela, continúa sus trabajos con mayor empeño que nunca, encaminados á conseguir la apertura al trabajo de aquel importante establecimiento industrial.

No menos celoso y decidido defensor de los intereses de San Fernando viene mostrándose el Subsecretario de Hacienda y diputado por Cádiz Sr. Viesca, quien ha puesto á prueba toda su actividad é influencia para conseguir que se vean realizadas las justísimas aspiraciones de toda la provincia de Cádiz, que no son otras que las de ver reanudados los trabajos.

Conducta tan noble y generosa cuando todo parece conjurarse contra el Arsenal de San Fernando, es verdaderamente digna de los más calurosos aplausos.

CONSEJO DE MINISTROS

Hasta las siete y media no terminó el Consejo de Ministros celebrado ayer tarde en la Presidencia.

No se facilitó á los periodistas la acostumbrada nota oficiosa; pero según las manifestaciones de varios Ministros, el Consejo se ocupó en primer término del conflicto que han planteado en San Fernando por el cierre del Arsenal y de las cuestiones obreras en general, especialmente de las de Andalucía, explicando el curso que han llevado las distintas huelgas.

El Ministro de Marina leyó el proyecto de Escuadra, ocupándose además de la situación en que quedan los buques de la Escuadra de instrucción.

Como el Consejo no terminó el estudio de este asunto, se acordó volverse á reunir el miércoles con objeto de ultimarle.

Los Ministros de Gobernación y Marina, mostráronse firmes en el propósito de llevar adelante el proyecto de ley de la Escuadra, sin grandes dilaciones que á su juicio podrían comprometer su formalidad de hombres públicos.

El Sr. Silvela parece ser que era partidario del aplazamiento de la presentación á las Cortes del indicado proyecto; pero en vista de la insistencia de los Sres. Maura y Sánchez de Toca, se declaró vencido.

Respecto al conflicto del Arsenal de la Carraca, no se tomó acuerdo definitivo por falta de créditos.

Nada dijeron los Ministros, de las impresiones cambiadas acerca de la terrible desgracia ferroviaria del puente Montalvo; se limitaron á manifestar que se habían ocupado del asunto.

Los Ministros de Guerra y de Gracia y Justicia, llevaron expedientes sabre subastas para adquisición de material, é indultos leves, respectivamente.

El Consejo se ocupó también del estado actual de las huelgas. Los Ministros se las prometen muy felices, creyendo que en breve quedarán todas solucionadas.

Finalmente, dedicaron alguna atención á la marcha de los asuntos parlamentarios.

LAS CORTES

SENADO

Sesión del 30 de Junio.

A las tres y veinticinco abre la sesión el señor Azcárraga, hallándose presentes 17 senadores y en el banco azul los Ministros de Instrucción, Gobernación y Marina.

Apruébase el acta de la sesión anterior.

El Marqués de Perijáa dirige al Ministro de la Guerra el consabido ruego sobre el cumplimiento de la ley de sargentos.

La catástrofe del puente Montalvo.

El Marqués de Reinosa se ocupa del terrible siniestro ferroviario del Puente Montalvo. Indica que hay una sospecha gravísima acerca de las causas que han determinado la catástrofe, y esto—agrega—corresponde exclarecerlo al Gobierno. En el trozo en que ha ocurrido el descarrilamiento el material de la línea hallábase en estado detestable, y, además, se dice que el puente situado sobre el Najerilla estaba denunciado.

Censura que se permita la circulación de un material notoriamente deficiente y después de hacer algunas consideraciones acerca de las lamentables consecuencias que puede tener tan punible condescendencia, pide que se exijan responsabilidades por la catástrofe de Cenicero, pues de la contrario, el trozo de línea entre Bilbao y Castejón, se convertirá en un cementerio de viajeros.

Pide también que se ponga coto y se castiguen hechos como el de que dá cuenta un diario de la mañana, al comunicar que un empleado de la línea se dedicó en los primeros momentos de la catástrofe á recoger los efectos y alhajas que llevaban los viajeros.

El Ministro de Marina contesta que no es todavía ocasión de exigir responsabilidades; pero que llegado que sea ese momento, el Gobierno hará caer sobre los culpables todo el peso de la ley.

El marqués de Reinosa rectifica pidiendo que se haga luz, mucha luz, en el asunto y que se exijan en tiempo oportuno las correspondientes responsabilidades.

El Obispo de Salamanca pide también que se haga sentir todo el vigor de la ley á los culpables de la catástrofe de Cenicero y encomienda á las víctimas á la misericordia divina.

El Obispo de Osma, después de consignar que nació cerca del lugar del terrible siniestro, se asocia á lo manifestado por el Obispo de Salamanca y pide al Gobierno, que acuda en auxilio de las familias de las víctimas de la catástrofe.

El Ministro de Marina manifiesta que el Gobierno hará en favor de las familias de las víctimas cuanto esté en sus facultades.

El Sr. Capdepón habla de la cuestión de los riegos en la provincia de Murcia.

El Sr. Labra, ocupándose también de la catástrofe pide al Gobierno que proceda con toda urgencia á exigir responsabilidades, haciendo para ello si es necesario una ley especial.

Lamenta las dificultades con que en España se lucha para obtener indemnizaciones de las Compañías ferroviarias, señalando el procedimiento que en otros países se sigue para la satisfección de aquellas.

Pide una nota de las indemnizaciones abonadas por las Compañías en los diez últimos años, y ruega al Gobierno que informe á la Cámara de las noticias que vayan recibiéndose del lugar de la catástrofe.

El Ministro de la Gobernación expresa las atribuciones que para estos casos están reservadas al Gobierno, y manifiesta que ya se han puesto en juego los medios para llegar á hacer efectivas las responsabilidades que se deduzcan de la catástrofe.

El Sr. Montero Ríos recuerda que todos los Gobiernos del país en circunstancias análogas á las que ahora atravesamos, han hecho los mismos ofrecimientss y dado las mismas seguridades que ahora han dado los Sres. Maura y Sánchez de Toca.

Pronuncia un largo discurso para decir que no precisa solo el descuaje del caciquismo sino que tanto ó más necesario que esto es exigir responsabilidad y hacer cumplir sus deberes á las grandes empresas y á los funcionarios de la Administración pública, altos y bajos.

Desea que el Gobierno dé cuenta al Senado de lo que resulte de la causa que se instruye para determinar las causas de la catástrofe.

El Ministro de la Gobernación ofrece atender el ruego del Sr. Montero Ríos.

Rectifican ambos oradores y se acuerda por unanimidad que conste en acta el sentimiento de la Cámara por el terrible accidente.

Los señores Arzobispo de Zaragoza y conde de Casa-Valencia, formulan ruegos de escaso interés, y se entra en el

ORDEN DEL DÍA

Apruébase en votación definitiva el proyecto de ley autorizando al Gobierno para ratificar el tratado de propiedad literaria entre España y Méjico.

Jura el cargo el Sr. Moral.

Administración local.

Continúa la discusión del proyecto de ley de bases para la reforma de la Administración local.

Consume el segundo turno en contra de la totalidad del dictamen del Sr. Danvila.

CONGRESO

Sesión del 30 de Junio.

En los escaños hay gran animación.

Las dos primeras filas de cada una de éstas, hállanse repletas de hermosas mujeres, que forman un verdadero ramillete por la variedad en los colores de sus atavíos.

También se ven muchos sacerdotes.

A las tres y veinte ábrese la sesión bajo la presidencia del Sr. Villaverde.

Poco á poco se van llenando los escaños.

En el banco azul los Ministros Sres. Vadillo, Sampedro, Silvela, Abarzuza y Linares.

Léese y se aprueba el acta de la anterior.

En toda la Cámara verdadera expectación.

El calor es asfixiante.

Concurren casi todos los diputados de la minoría republicana.

Juran cuatro diputados.

El señor Ministro de Hacienda contesta á varias preguntas que dirigiéronle días atrás varios diputados.

También contesta al Sr. Anglés respecto á los derechos que debe pagar la pipería armada procedente de Portugal, pero su voz no se percibe desde la tribuna.

El Sr. Anglés rectifica brevemente, sin que los rumores que se sienten en la Cámara permitan oirle.

El ministro de la Guerra, de uniforme, sube á la Tribuna y lee el proyecto de ley fijando las fuerzas permanentes del ejército.

Catástrofe del puente Montalvo.

El Sr. Poveda pide al Gobierno tome medidas enérgicas á fin de evitar semejantes hecatombes, y que exija responsabilidades á quien tenga culpa de ella.

El Sr. Vadillo manifiesta que el Gobierno se asocia al duelo de todo el país, y añade que el Gobierno ha enviado ya personas no sólo de autoridad y competencia, si no de toda su confianza, con el fin de hacer un escrupuloso examen de todo lo que pueda ofrecer sospecha de ser la causa del siniestro y con órdenes terminantes de fijar la verdadera causa, si es posible hallarla ahora, para exigir responsabilidades, quien quiera que sea el causante.

Manifiesta también que está averiguado no fué el puente la causa de la catástrofe, y que bien pudiera haber sido la excesiva velocidad que en aquellos momentos llevaba el tren precipitado al río.

Dice que garantiza al Congreso que el Gobierno hará la justicia necesaria. (Al terminar, son acogidas sus palabras con grandes murmullos.

Rectifican el Sr. Poveda y el Ministro de Agricultura.

El Sr. Azcárate: La vida humana—dice—dicen en España que vale poco.

Cita el caso de que dos penados que iban conducidos al penal de Alcalá, á pie, murieron asfixiados ¿por culpa de quién?

Lo mismo sucede respecto de la catástrofe del puente Montalvo.

Censura duramente al Gobierno que hasta la fecha no ha sabido averiguar las causas que han determinado el siniestro.

El Gobierno, dice, no se ha preocupado de los necesarios auxilios para el caso, y si no hubiera sido por la espontánea generosidad de los vecinos de aquellos contornos, seguramente hubieran perecido todos los heridos.

Arremete después contra la Compañía del Norte, y afirma que ésta, por varios conceptos, defrauda al Estado y á los ciudadanos.

Termina diciendo que es preciso venga al Congreso el Director de Obras públicas para exponer con franqueza la impresión que ha recogido al visitar é inspeccionar el lugar del suceso.

El Sr. Vadillo insiste en sus anteriores argumentos, manifestando que el Gobierno cumplirá con su deber.

Rectifica el Sr. Azcárate con brevedad.

El Sr. Trevijano, en nombre de sus paisanos, se conduele de lo ocurrido. Declara que, á su juicio, la causa débese á la doble tracción que llevaba el tren, sin que fuera necesaria, y á la velocidad que, por evitar las multas, imprimieron á las máquinas.

Relata después lo que hicieron los vecinos para auxiliar á los heridos, rivalizando en actos de heroismo y nobleza sublimes.

Solicita del Gobierno que ejerza la debida inspección y vigilancia al objeto de evitar que se repitan estos sucesos.

El Ministro de Gracia y Justicia manifiesta que se ha nombrado un juez especial para que instruya el proceso.

El Sr. Burgos (Director de Instrucción pública), dice que lo que ha visto allí ha sido un gran desorden.

La Administración hasta ahora ha hecho lo que podía hacer: comenzar la instrucción de un expediente, porque no le da otros recursos la ley.

Discurriendo sobre lo que pudo motivar la catástrofe, dice que falta averiguar si las máquinas iban á presión ordinaria ó llevaban gran presión. Indica la posibilidad de que ocurriese esto último, pues querían ganar diez y ocho minutos que llevaba el tren de retraso. (Grandes rumores).

El Sr. Vallés y Ribot: Comprendo la impaciencia que sentiréis por entrar en debate sobre proposición Nocedal. Esto es lo que más interesa á esta Cámara. (En la mayoría se oye un inmenso vocerío.)

El ministro de Instrucción pública, en su afán de salvar las almas, manda allí al director de Obras públicas, mientras él queda en su oratorio rezando por las almas de aquellos infelices. (Voces de ¡ah! en todos los escaños.)

Aplaudo al Rey por haber dado pruebas de conmiseración y dolor por lo ocurrido, pero le hubiera satisfecho más que sus Consejeros hubiéranle aconsejado que, imitando al Rey de Inglaterra, hubiese ido al lugar de la catástrofe.

Refiérese á los cargos que el Sr. Sampedro ha ejercido y ejerce en la Compañía (se prorrogan las horas destinadas á preguntas) del Norte y cita el caso de Quintanilleja, en que habiendo sido—dice—abogado acusador, no sabe por qué influencias hubo de acusarse al jurado de prevaricador.

Defiende con verdadera energía á los empleados de las empresas, sobre quienes—añade—pesa mayor trabajo del que físicamente pueden resistir.

Afirma que cuando se constituye una empresa, antes de cuidarse del material y de lo que más interesa al público, interésanse más en hacer que figuren en los Consejos de Administración eximios personajes de todas las situaciones, que hacen luego valer sus influencias en pro de las Compañías.

(Un periodista exclama en alta voz ¡que no se oye!—porque varios diputados de la mayoría producen ruido con los pupitres, para hacer callar al Sr. Ribot.

El Presidente ordena que se le expulse y en vista de eso, todos los periodistas de la tribuna la abandonamos en medio de ruidosas protestas.)

INFORMACION POLÍTICA

Los republicanos.

En reunión celebrada por la minoría republicana, se acordó autorizar al Sr. Salmerón para que en nombre de aquélla intervenga en la cuestión Blasco-Soriano, si ésta llega á plantearse y suscitar un debate acerca de la catástrofe ferroviaria de Puente Montalvo.

También se acordó que una ponencia compuesta de los Sres. Zulueta, Vallés y Ribot y Prieto y Caules se aviste con el Gobierno para proponerle la modificación de la ley electoral, en el sentido de que se adapte á las elecciones de concejales la electoral de diputados á Cortes, desapareciendo las categorías de elegibles, y concediendo igual representación en las mesas á todos los candidatos.

La ponencia conferenciará con el señor Silvela y Maura, confiando en que el Gobierno hará suya la iniciativa de los republicanos.

Pero en el caso contrario, presentarán la correspondiente proposición de ley, con la decisión de lograr que el Congreso la apruebe en el sentido que queda expuesto.

El Rey de Servia.

El nuevo rey de Servia ha dirigido un telegrama al rey de España, comunicándole que había sido exaltado al trono de su país por elección de la Asamblea Nacional.

D. Alfonso XIII ha contestado en los siguientes términos:

«Dolorosamente impresionado por los sucesos ocurridos en Servia, pido á Dios que le dé fuerzas para regir los destinos de su país.»

Fuerzas del Ejército.

S. M. el rey ha firmado el decreto autorizando la lectura en las Cortes de la ley de fuerzas del Ejército para 1904.

La fuerza permanente que se fija es de 80.000 hombres.

Despacho con el Rey.

El Sr. Silvela despachó esta mañana con el Rey, informándole minuciosamente de las noticias recibidas durante las últimas veinticuatro horas referente á la catástrofe de puente Montalvo.

También han despachado hoy con S. M. los Ministros de Gobernación y Hacienda, habiendo puesto éste á la firma del Rey los siguientes decretos:

Nombrando jefe de la sección de la Caja de depósitos de la Intervención Central de Hacienda, á D. Emilio Gutiérrez Gamero, tesorero de Hacienda de la provincia de Madrid.

Idem para este cargo á D. José María Pereira y Lavín, jefe de la sección de la Caja de depósitos.

Concediendo honores de jefe superior de Administrción á D. José León Villanueva, delegado de Hacienda de la provincia de Huesca.

Idem de Jefe de Administración á don Elías Alfaro y Navarro, Jefe de Negociado de 3.ª clase, cesante.

Nombrando Jefe de Administración de 3.ª clase del Cuerpo de Abogados del Estado, á D. Federico Marín y López, que lo es de 4.ª clase de dicho Cuerpo.

Idem para este cargo á D. Benito Zurita, que es Jefe de Negociado de 1.ª clase.

En las Cámaras.

Como era de esperar, esta tarde se ha hablado ampliamente en el Congreso de la espantosa catástrofe ocurrida en puente Montalvo.

La discusión ha alcanzado gran importancia con la intervención del Sr. Vallés y Ribot, en nombre de los republicanos quien ha dirigido duros ataques á los políticos de los partidos gobernantes, por aceptar cargos en compañías y empresas que necesariamente tienen que aprovechar en su favor la influencia de aquéllos.

En el Senado se ha hablado también del siniestro ferroviario, pero con la tranquilidad propia de aquella Cámara.

Información de Marina.

Esta mañana, en el tren correo de Cartagena, ha llegado el Vicealmirante Jefe del Estado Mayor central Sr. Cervera, que fué recibido en la estación por numeroso grupo de Jefes y Oficiales de distintos cuerpos de la Armada, que espontáneamente acudieron allí.

***

La Escuadra de instrucción pasará á Ferrol á desarmar, en razón de que el dique de Cartagena no estará listo aún en algunos meses, los buques que componen aquella y tienen necesidad de limpiar fondos.

***

Los cruceros *Numancia* y *Extremadura* pasarán á Cádiz, donde el primero quedará en segunda situación.

***

Esta mañana han visitado al Sr. Sánchez de Toca el Almirante de la Armada y los señores Zácome y Arca Salgado.

***

En breve se firmará el ascenso á primer Teniente de Infantería, del segundo don Ignacio Valle y Gallier.

Últimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA).

El indulto de los deportados.

Lisboa 30.

Han regresado á Porto los comisionados que vinieron á impetrar de los altos poderes el indulto de los 115 soldados deportados á Africa.

Tiénese por seguro el indulto de los mismos, para el cual habrá influído de primer término la piedad de la Reina.

Presentimiento peligroso.

París 30.

En los círculos diplomáticos es muy comentada la polémica del periódico italiano *Gaceta de Turín* y el austriaco *Zeit*. Habiendo dicho este último que los italianos no son soldados, sino tenores y bailarines, el primero recuerda que no hace cuarenta años que los que bailaban ante los cañones y bayonetas de Italia eran los batallones austriacos.

Aun cuando poco importante, la polémica en sí misma no deja de llamar la atención por reflejar en las naciones aliadas un sentimiento peligroso.

Patraña yanqui.

París 30.

Un periódico de los Estados Unidos, el *Star*, intenta demostrar que el Archiduque Rodolfo, príncipe imperial de Austria, no murió hace quince años víctima de un accidente de caza como se ha supuesto, sino que vive en los Estados Unidos con el nombre de doctor Hoffman, habiendo sido profesor de una Universidad americana.

El rumor, acogido por unas personas como evidente, para otras muchas es una patraña.

TEATROS

Eldorado.

Con las modificaciones que por disposición gubernativa se han introducido en el entretenimiento cómico-lírico *El General*, está obra está siendo cada noche más aplaudida por el público.

Dichas modificaciones afectan á lo que pudiera llamarse la parte más conocida de la obra, y así habrá podido observarse que en el tango del peón el movimiento de las señoras es más rítmico y lento que en la noche del estreno, y en el coro del perrito, éste mantiene pudorosamente ocultas entre las pieles de los manguitos la cabeza y el rabo, obediente á la orden de inmovilidad dictada por nuestra primera autoridad civil.

Apolo.

El viernes de la presente semana celebrará su beneficio la tiple cómica de Apolo, doña Felisa Torres, con un sugestivo programa, en cuya confección, así como en el orden de los repartos, ha tomado parte, con el mayor desinterés, el Sr. Carreras.

Se pondrá en escena en la primera sección *La marcha de Cádiz*, en la segunda *Las doce y media y sereno*, en la tercera *El monaguillo* y en la cuarta *El terrible Pérez*.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

FONDOS PÚBLICOS	PRECIO
4 por 100 perpetuo interior	
Fin corriente	77 05
Idem próximo	77 20
Al contado	
Serie F, de 50.000 pts. nominales	77 05
» E, de 25.000 » »	77 05
» D, de 12.500 » »	77 10
» C, de 5.000 » »	77 10
» B, de 2.500 » »	77 15
» A, de 500 » »	77 15
» G, y H, de 100 y 200	00 00
5 por 100 *amortizable*	96 75
5 por 100 *amortizble.—Carp. provles*	00 00
Bancos y sociedades	
Acciones del banco de España	481 00
Cédulas hipotecarias al 5 por 100	109 60
» » al 4 por 100	101 45
Compañía Arrend.ª de Tabacos	442 50
Otros valores	
Sociedad Eléctrica de Chamberí	000 00
Idem íd. íd., obligaciones	000 00

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO

París á la vista, (beneficio) 37,75
Londres á la vista libra esterlina 00,00.

Bolsín.

Á LAS CUATRO Y MEDIA

Fin de mes, 77,05.
Idem próximo, 77,22.
Barcelona, 00,00.
París, 00,00

NOTICIAS

La distinguida esposa de nuestro ilustre amigo el ex-Ministro Sr. Rodrigáñez, acaba de dar á luz un robusto niño.

Enviamos con este motivo nuestra felicitación más cordial á dicho señor.

En la capilla de Palacio impondrá S. M. el Rey la birreta cardenalicia al arzobispo de Valencia.

Aunque no se ha fijado fecha, la ceremonia se efectuará en breve, pues la corte saldrá de Madrid á mediados del mes próximo.

Ha sido denunciado el número de *El País*, correspondiente al día de ayer.

Lo sentimos.

Espectáculos para mañana.

Parish.—A las 9 de lanoche.—(Tres debuts). Los Kielmas, los Briantinis Lionelly, la troupe de once árabes Achmed, Ibrain, el domador Emmanuel con su grupo de panteras y leones amaestrados, Ilaasin y toda la Compañía Internacional que dirige Mr. William Parish.

Apolo.—A las 8 y 3/4.—El puñao de rosas.—A las 9 y 1/2.—El sombrero de plumas.—A las 10 y 3/4.—La chavala.—A las 12.—El terrible Pérez.

Eldorado.—A las 9.—El General.—A las 10. El barquillero.—A las 11.—Doloretes.—A las 12. El General.

Lírico.—A las 8 y 3/4.—La boda.—A las 9 y 3/4.—El olivar.—A laa 10 y 3/4.—Copito de nieve.—A las 11 y 3/4.—El bateo.

Recreo Salamanca (Serrano, 27).—Sesiones cinematográficas de primer orden, desde cinco á doce de la noche; de siete á ocho Vaticanas, éxitos, Loubet en Argelia y la actual guerra en Marruecos.

Salón de actualidades.—El Cake Walk Las Criollas.—La fiesta Andaluza.—Bellísimas coupletistas y bailarinas españolas y extranjeras.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA, Veneras, 5.

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HACER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

CASA DE CONFIANZA, FUNDADA EN 1870. LA MAS ANTIGUA EN ESTE NEGOCIO

Agujas, algodones, piezas, composturas.

MADRID, Carmen, 29, entresuelo. BARCELONA, Carmen, 34.

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.

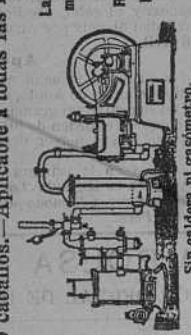
SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

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

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

Nuevo Motor „Benz" á gas pobre

desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.



La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 céntimos.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.

Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 63, Madrid.

¿Quién vende en Madrid los trajes más baratos para niños?

"EL INFANTE"

26, PRECIADOS, 26

Que presenta 20.000 preciosos

En dril desde 1'50 pesetas; lana de 5 á 40; estambre y jergas de 10 á 50; para pollito de 15 á 60 pesetas.

Preciosos piqués, alpacas, franelas y cuanto el buen gusto desee para vestir niños con elegancia, economía y prontitud en los encargos.

YA LO SABEIS: PARA NIÑOS

"EL INFANTE"

26. PRECIADOS, 26.

LA MUJER EN SU CASA

REVISTA MENSUAL DE

LABORES

32 páginas de texto con numerosos grabados de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.

Ediciones de lujo con *labores dibujadas y empezadas*, con todo el material necesario para terminarlas.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

1.ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.
2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas.
3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas.
4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

BOLETÍN DE SUSCRIPCION

Sres. Bailly-Baillière é Hijos, Editores
Pl. de Santa Ana, 10, Madrid.

Tengo el gusto de suscribirme por un año á La Mujer en su Casa, ... edición, cuyo importe de ..... pesetas les remito adjunto.

Nombre .....

Señas .....

ACCIONES NAVALES

MODERNAS

(1855-1900)

COMPENDIO HISTÓRICO CON 18 PLANOS

POR

JAVIER DE SALAS

Teniente de navío.

PRECIO: 10 pesetas.

Los pedidos á la Administración de este periódico.

RECARTE HIJO

ALMACENISTA

Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15

MADRID

Casa fundada en 1836.

PRECIO FIJO. — TELÉFONO 1.202.

CIENCIAS.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Optica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Efectos y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciones de toda clase de trabajo en papeles al ferroprusiato y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en gemelos militares, según el último sistema de Alemania, con su Telémetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y bombas para agotamientos. Escafandras y trajes completos para Buzos. Microscopios de todas clases, balanzas de precisión y corrientes, y todo cuanto se relaciona con los gabinetes de física, química y cuanto tiene relación con las ciencias exactas. Libros que tratan de estas materias. Planchas de zinc y cobre para fotograbados. Trabajos de litografía é imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.

PAPELERÍA

Y

Objetos de escritorio

de

Eugenio Alonso.

22, CARRERA DE SAN JERÓNIMO, 22.

ARTÍCULOS PARA OFICINAS

PASTILLAS BONALD

CLORO BORO-SÓDICAS CON COCAINA

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, picor, aftas, anginas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, afonías producidas por causas periricas, fetidez del aliento, placas mucosas, fenómenos bucales de la dentición, salivación hidragírica, efectos nocivos de la nicotina, catarros laringofaríngeos, afectos nerviosos del estómago, vómitos, etc., 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 policarpina.
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 consideren 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 venden en todas las farmacias y en la del autor,

NUÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

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, ETCÉTERA, 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.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham).
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia)
Laboratorio de cartucheria en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynstord.

Postales

La Comisión Ejecutiva de la Junta

DE

Fomento Naval

Acaba de poner á la venta la primera serie de tarjetas postales marítimas, impresas por el procedimiento tricolor.

Cada colección completa se expende al precio de DOS pesetas, franca de porte.

Los pedidos á la Administración de este periódico.

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta — **Artículo** decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa.

El Anaglypta — **Para el decorado** de techos sustituye ventajosamente á la escayola, cartón piedra, etc., etc.

El Anaglypta — **Para frisos** de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera ó el linoleum.

El Anaglypta — **Se coloca** en blanco, decorándose á satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia.

El Anaglypta — **No pesa**, no se abre y se coloca con gran rapidez.

El Anaglypta — **Interesa** sea conocido por las personas de buen gusto, en la seguridad de que sus condiciones económicas y de estética hacen que sea preferido para el decorado de lujo.

EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de **R. Rebolledo.**

22, Arenal, 22. Teléfono, 261.

TÓNICO GENITALES

DEL DR. MORALES

Célebres píldoras para la segura curación de la debilidad, espermatorrea y esterilidad.

IMPOTENCIA

Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas á 30 reales caja, y por correo.

Doctor MORALES, especialista.

Carretas, 39.--MADRID

ELECTRICIDAD

Fonógrafos

y

ZONOFONOS

UREÑA

Barquillo, 14 y Sauco, 1.

Madrid

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 Bettini.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á

UREÑA

SE HACEN INSTALACIONES

Barquillo, 14, y Sauco, 1.—MADRID

Dr. Morales 35 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad é impotencia. Carretas, 39, principal. Madrid.

A LA BELLE FERMIERE

CASA G. OLIVERA

(Hijo mayor).

25, Qual Pont-Mayou.-Bayona.

Fábrica de cortes y tejidos modernos.
Impermeables superiores á 29, 39, 49 y 59 francos.
Garantizados de impermeabilidad y tinte.

El Escudo de Barcelona

GRAN BAZAR DE

ROPAS HECHAS

Casa fundada en 1860.

21 y 23, **Preciados** 21 y 23.

Completo surtido en ropas hechas para caballeros y niños á precios tan económicos como expresa la nota de precios siguientes:

Pantalones	lanilla	novedad	desde	8	pesetas
»	dril	»	»	6	»
Americanas	»	color	»	4,50	»
»	alpaca	negra	»	7	»
Trajes	lanilla	novedad	»	20	»
Pardesú	esmerada	confección	»	30	»

21 y 23, Preciados, 21 y 23.

SERVICIOS

DE LA

COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila. sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MEJICO.—*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.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEJICO— Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 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 se admite pasaje 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, Sabanilla, Curaçao, 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 para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Carúpano Trinidad y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

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 la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

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

LINEA DE TANGER.—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.