

# Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.283

Redacción y Administración

Madrid, Jueves 4 de Mayo de 1905

Gallo de las Veneras,

Dos ediciones diarias

Se espera que llegue a Douvres el 1.º de Junio.

## Visita de inspección a los Arsenales Ingleses.

El Almirantazgo de Inglaterra, en fecha de 29 de Abril último, ha dispuesto que el Comité nombrado para inspeccionar los establecimientos navales fabriles, comencen su labor por Portsmouth, en 1.º del corriente.

El Comité se compone del primer Lord naval (presidente); el Inspector (Controlador) de la Marina, el Secretario del Almirantazgo, el Director de Arsenales, el Contador general de la Marina, el Almirante Superintendente del Arsenal de Devonport, el Gerente de la Sociedad particular de construcciones de Fairfield, el Capitán de Fragata Henderson, como Secretario del Comité, y como Ayudante Secretario Mr. Edgar Wats.

Después de visitar a Portsmouth, el Comité efectuará lo mismo en Devonport y continuará su misión en todos los demás puertos militares.

Esta inspección es el corolario de los cambios que se acaban de introducir en la distribución de las Escuadras y en la organización de los servicios a flete y en tierra; y sobre todo, es de necesidad para lograr que los Arsenales produzcan con la perfección, economía y rapidez que la industria marítima.

En este concepto lleva el Comité atribuciones amplias, a fin de reformar e introducir variaciones que conduzcan al logro de ese objetivo.

## DE MARRUECOS

### Alemania en Marruecos.—Reserva en la Cancillería alemana.—La colonización francesa.

París 3.

El *Echo de París* confirma ser verdad que el *drogman* de la Legación alemana en Tánger manifestó a la Legación francesa el deseo que tenía Alemania de conocer las intenciones de Francia referentes a Marruecos; pero al pedir el embajador de Francia en Berlín, M. Bihourd, explicaciones sobre el particular a la Cancillería alemana, ésta le declaró desconocer por completo el asunto de que se trataba.

El *Blas* dice que conoce las líneas generales del tratado negociado con Abd-el-Aziz, el cual además de las medidas económicas financieras y de policía ya conocidas, encierra disposiciones referentes a la penetración pacífica de Francia en el territorio del Magreb, al sistema de colonización que en él se aplicará, al asistimiento como a la rectificación de la frontera argelina y limitación del Extremo Sur marroquí.

### La Misión Tattenbach.

Tánger 3.

La Misión alemana de M. Tattenbach partió ayer para Fez, después que se la incorporaron los oficiales que el Gobierno del kaiser ha mandado con tal objeto.

## El Gobierno y Francia.

El *Quelbis* dice, que al ser interrogado por uno de sus corresponsales el presidente del Gobierno español, Sr. Villaverde, hizo las siguientes declaraciones:

«Comandados son mis simpatías personales hacia Francia. Cuanto más estrechados quedan los lazos que nos unen, mejor será. Por ello confío en que nos limitaremos al Convenio establecido hace poco, y que en breve firmaremos algunos arreglos comerciales favorables a nuestros comunes intereses.»

Seguidamente indicó el Sr. Villaverde, que la cuestión del cambio es la que más importancia tiene en su programa, y que, juntamente con el presupuesto, los Aranceles y las bases para el futuro régimen comercial, someterá en el mes de Junio, a la aprobación de las Cortes varias medidas referentes a dicha cuestión.

El ministro de Estado, Sr. Villaverde, entrevistado a su vez, declaró que el viaje de Su Majestad D. Alfonso XIII a París, constituye la consagración final de la amistad entente que se ha establecido entre Francia y España, y que, si surgiera el menor litigio, se obraría por ambas partes con la amplia libertad de espíritu que resulta del acuerdo perfecto.

En lo que se refiere a Marruecos, dicho ministro ha declarado que las diferencias existentes entre Francia y Alemania no interesan directamente a España, pues ésta tuvo cuidado en comunicarle a Berlín el resultado de las gestiones entre Francia y España.

«Cree que las negociaciones que se están realizando entre los Gobiernos del Kaiser y de la República francesa llegarán a feliz término. La unión común de Francia y España no puede ser entorpecida.—Por nuestra parte, estamos decididos a cumplir fielmente con nuestros compromisos. Nuestros intereses quedan estrechamente enlazados con los vuestros y existe entre nuestros países una unión muy segura.»

Terminó el Sr. Villaverde confirmando que acompañará a S. M. D. Alfonso durante su viaje a París.

## El precio de un remolque.

La avería del «Malgré Tout».—Lo que cuesta un remolque.—Protestas y reclamaciones.—Llegada de un torpedero francés.

Madrid 3.

«Calanas» es el nombre que lleva el steamer inglés que ha conducido a remolque hasta este puerto a la cañota automóvil francesa «Malgré Tout».

Al llegar a Mahón, el capitán de dicho vapor pidió al propietario de dicha cañota la cantidad de 12.500 francos por derechos de remolque, protestando éste y elevando una queja al Gobierno francés.

Se dice que, por su lado el capitán del «Calanas» presentará por conducto del Gobierno inglés una reclamación contra el dueño de dicha cañota.

Esta madrugada ha llegado el torpedero francés «Carabine», saliendo luego con el «Malgré Tout» a remolque.

### Lo que dice el cónsul inglés.

Mahón 3.

El cónsul inglés ha manifestado que el incidente surgido entre el dueño de la cañota francesa «Malgré Tout» y el capitán del barco inglés «Calanas», diciendo dicho funcionario que el capitán del referido steamer le ha declarado haber sido solicitado por la «Malgré Tout» para que la remolcara hasta Mahón, lo cual ha hecho desde unas 110 millas de distancia de dicho puerto.

El «Calanas», procedente de Niza, navegaba con rumbo a Almería.

### CONTRATIEMPOS

## Empaño de felicidad

Si Dios, ó su buena estrella no lo remedian, los maestros de escuela están condenados a perecer... de empaño de felicidad.

Antes su existencia azarosa, se desliza entre olvidos y desdenes; se les debían, no mensualidades, sino anualidades enteras; vivían, si así puede decirse, familiarmente; sin pasado, sin presente y sin porvenir.

Un buen día, en fuerza de ensañarse la adversa suerte contra ellos, hubo cambio de decoración, y el hada de las sonrisas se presentó ante los maestros de escuela luciendo sus mejores galas y con la alforja repleta de satisfacciones y venturas.

Salíó un decreto redimiéndoles de la esclavitud municipal, y luego una real orden dignificando su función augusta, y después un oficio y buen golpe de comunicaciones, poniéndoles, como suele decirse, en su casa.

De misera, insignificante y hasta dolorosa que era la profesión del maestro de primeras letras, pasó, de golpe y porrazo, a ser una carrera, modesta, sí, pero de amplios y despejados horizontes; con relativa independencia... y lo que todavía vale más y parecía imposible de conseguir en España, con la paga segura.

La frase típica: «tiene más hambre que un maestro de escuela», ha sido ya borrada por la esponja de la reivindicación profesional... pero de un extremo, los pobrecitos maestros han ido a caer en el opuesto, y hoy están que cogen el cielo con las manos de tanto como se les trae y se les lleva, se les ensaña y dignifica, sacándoles de sus casillas y no dejándoles comer tranquilamente sus garbanzos.

¡Pobre maestros! Después de Romanones, que fue su ángel tutelar; y detrás de Allendesalazar, su verdadero padre administrativo, vino Lacierva, que ha sido su Mefistófeles, y ahora tieman al doctor Cortezo, que pudiera ser para esos infelices preceptores su verdadero ángel exterminador.

¡Basta ya de reformas benéficas y de preocuparse del porvenir de los maestros de escuela! Déjelos en paz y en gracia de Dios tranquilos en sus conchas, como los galápagos, quiero decir, en sus escuelas.

Los periódicos anuncian que los maestros de primeras letras... de no se donde, han celebrado una reunión para protestar de esos ministros, que ya les encocoran y consideran atentarios a la seguridad y a los intereses de la clase, adoptando por unanimidad acuerdos tan graves como el de pedir la derogación del decreto reorganizador de Lacierva; conformarse en lo que respecta a sueldos, provisión de escuelas y cajas de fondos pasivos con lo propuesto en las reformas de Allendesalazar; combatir por todos los medios, llegando hasta el cierre de las escuelas, cualquier propósito encaminado a obligar a que los maestros actuales den nuevas pruebas de aptitud; solicitar la suspensión de oposiciones y concursos y, por último, prevenirse contra la posibilidad de que el actual ministro, como buen cirujano, corte por lo sano y anule la importante mejora debida al conde de Romanones, del pago de sueldos por el Estado.

Los maestros no quieren ya más beneficios; se contentan con los obtenidos a costa de no pocas fatigas y sudores y aspiran, como cada hijo de vecino, a que se les deje en paz.

«Lo conseguirán? He ahí lo difícil; porque en España, en tomándola con un tema, no hay medio de agotarlo; y ahora, están de tanda los maestros de escuela.»

¡Seales leve... la felicidad!

### Abel Martí.

## FOMENTO DE LA INDUSTRIA PESQUERA

Mucho va mejorando indudablemente la industria pesquera en España, pero todavía tiene que recorrer un largo calvario antes de poder pensarse en estado de competir con los pescadores extranjeros.

Los viejos moldes, los antiguos artes, pueden ser y son buenos en muchos casos para presentarlos como demostración del adelanto de otras épocas que ya pasaron, pero tratándose de industrias que requieren toda clase de progresos modernos y nuevas construcciones, es un error creer que con artefactos anticuados pueda competir con ventaja con las industrias montadas a la moderna con máquinas de precisión.

Muchos puertecitos del litoral gallego y vizcaíno están tocando ya las consecuencias funestas del apego a lo rutinario, y ya se les está oyendo decir a los viejos pescadores, que los puertos grandes lo absorben todo. Y es natural que así sea, pero también lo sería que los pescadores se pusiesen en condiciones de sostenerse contra esa absorción.

Con la construcción de los grandes puertos modernos ha cambiado por completo la faz de la industria pesquera en las dilatadas costas españolas, de tal manera, que de día en día entra en una verdadera transformación, a la cual no pueden ni deben permanecer indiferentes los pequeños pescadores.

La competencia que en otros tiempos se establecía de lancha a lancha, de trainera

a trainera, ahora se forma de Compañía a Compañía, y ya no se puede alegar que la pesca desaparece y huye a alta mar, pues con los vapores modernos se la puede coger donde se halle y traerla a puerto, sin acudir como en otro tiempo al remo y a la vela.

Los vapores de pesca buscan los puertos de fácil comunicación con las grandes poblaciones donde puede consumirse en cantidad el pescado y de ese modo dan a la industria de la pesca grandes impulsos que será difícil sino imposible que puedan contrarrestar los pescadores del antiguo sistema.

Bien sea por su organización, por amor a lo antiguo ó por apocamiento, lo cierto es que los pequeños pescadores no han querido nunca abandonar la trainera y la lancha de bonito, y ahora cuando el mar se puebla de vapores pesqueros, así nacionales como extranjeros, comprenderán aunque tarde tal vez, que es muy duro el remo de haya y que no puede competir con la máquina de vapor.

Es imposible que esos pobres pescadores puedan competir aisladamente con las modernas compañías pesqueras; y lo que deben hacer es, procurar formar parte de ellas; con lo cual ganarían en primer lugar, seguridad personal, pues los riesgos de la ruda profesión marítima serían menores, y en segundo, progresar en la industria pesquera, obteniendo mayores rendimientos con menor trabajo.

Sobre todo esto, es preciso también conocer el pescado, no de un modo rutinario, sino aprovechando las enseñanzas científicas y profesionales; saber algo de biología marítima, principalmente en las especies comestibles y tratar de estudiar esos seres, que ni están a nuestra vista, ni podemos obtener en las condiciones necesarias, sino cuando la casualidad los presenta.

Para tales estudios, se han fundado en otros países las estaciones zoológicas. En España sólo tenemos una mal dotada, en Santander, lejos del punto donde la pesca ofrece más interés y demanda mayor atención; y es preciso que se vaya pensando en modificar este estado, del cual depende el porvenir de las industrias marítimas en general y el de la pesquera en particular.

## Los naufragos del «Alicia»

París 3.

Han llegado a Nueva York, veintidós naufragos del vapor *Alicia*, de la matrícula de Bilbao, que naufragó días pasados en las costas de la Florida, en cuyo punto han quedado el capitán y nueve tripulantes.

El cónsul español les facilitó socorros en metálico, y les proporcionará pasaje para el regreso a España.

## El Papa y la Virgen del Pilar

Roma 3

Personas dignas de crédito aseguran que, anhelando Su Santidad demostrar de la manera más ostensible la parte activa que toma en la coronación de la Virgen del Pilar, al propio tiempo que desea contribuir a su mayor esplendor, enviará un Cardenal a Zaragoza para que asista a esas fiestas, acompañándole un camarero de capa y espada y un guardia noble.

## ¿Otro barco perdido?

A la pérdida ya casi segura del vapor «Ignacio Roca», que tanta impresión ha causado en Barcelona y de la que viene ocupándose la prensa toda de aquella ciudad y aun parte de la de España, hay que añadir la muy probable del vapor «Oleta», de esta matrícula, de 5.700 toneladas, propiedad de los señores Gartzolz y Mandialdua.

El «Oleta» salió de Nueva Orleans para Rotterdam, el 23 de Febrero último y aún no ha llegado a su destino, ni se ha tenido noticia alguna de él desde aquella fecha.

Dices quiera que no haya que lamentar la pérdida también de este buque, en el que navegan amigos nuestros muy queridos.

### BENEFICENCIA NAVAL

## OBRAS PIAS DE MAR

En Francia todo cuanto tiende a favorecer a los trabajadores del mar obtiene buen acogimiento y de ello son buena prueba los excelentes resultados obtenidos por la benéfica asociación «Ouvr. s. de mer» que acaba de verificarse en París su asamblea general anual, presidida por un vicealmirante.

Los beneficios que reporta esa asociación a los pescadores y marineros son inapreciables y de ello son buena prueba los datos presentados en dicha asamblea por el administrador general de la misma y en cuyo detalle no entramos por falta de espacio.

Únicamente diremos que los ingresos efectuados en 1904, alcanzaron la cifra de 155.081 francos de los cuales 85.948 procedían de ventas, kermeses, conferencias y suscripciones voluntarias; y los gastos fueron 121.298, de ellos, 79.825, para el armamento y sostenimiento del buque *San Francisco de Asís*; 10.662, para la casa benéfica que la asociación tiene en San Pedro; y 7.042, para el establecimiento de otra en Faskrudsfjord, en Islandia.

El programa adoptado para 1905 fue cumplido en todas sus partes, y comprendiendo el armamento del *San Francisco de Asís* para efectuar desde luego entre los pescadores franceses

de Islandia un crucero durante el primer período de sus faenas; después la acostumbrada expedición al centro de la flotilla del gran banco de Terranova y en los bancos cercanos y por último la apertura de casas familiares benéficas en San Pedro-Miguelón y Faskrudsfjord.

La primera de dichas casas permanece abierta del 15 de Abril al 15 de Octubre, y las tripulaciones de los barcos pesqueros y gabieros han llenado por completo sus salas. Al propio tiempo, la Asociación ha podido en 1904 extender su radio de acción en Francia creando nuevas juntas locales en Dunkerque, Angers, Gravelinas, Plonevez, etc. etc.

¿Cuándo ocurrirá en España algo parecido?—X.

## La testamentaria de Isabel II

París 3

Hoy ha comenzado en el palacio de Castilla la venta en pública subasta del mobiliario, cuadros y libros de la testamentaria de doña Isabel II.

El cuadro vendido más caro ha sido el de «San Francisco de Asís», atribuido a Murillo; se han dado 5.300 francos.

La venta seguirá mañana y pasado.

## RÁPIDA

«Lemos en varios colegios esta noticia estupenda: «En vista de que los teatros no quieren ceder sus locales en día festivo para las funciones públicas que pensaba organizar el Ayuntamiento, sólo se verifícarán dos, en las tardes del domingo y lunes próximos, en los teatros Moderno y Martín.»

También se organizarán novilladas públicas en el Puente de Vallecas, Tetuán y Puerta de Hierro.»

En esta cuestión, está dando más destellos la inteligencia del conde de Mejorada, que los que dio la boca del barbero por efecto de los rayos solares, cuando D. Quijote la confundiera con el famoso yelmo de Mambrino.

Los festejos que para el Centenario del Quijote prepara nuestra primera autoridad municipal, más bien que para honrar la cultura y el talento de Cervantes, parecen un concurso abierto para que puedan lucir sus habilidades, toda la granjería andante, bailante y torreade, de esta afornada Corte de los Milagros.

F. G. PACHECO.

## HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CCCLIII

Tomándolo de una conferencia dada en el Ateneo de Madrid en Diciembre de 1894, por el entonces capitán de navío D. Ramón Anón y Villalón, sobre el combate naval de Yalu entre chinos y japoneses, y continuando lo que ya dijimos en el anterior artículo, debemos añadir en éste que no está averiguado de una manera cierta cuál era el estado del mar y del viento, ni tampoco la posición de unos y otros combatientes con relación al barlovento y al modo de recibir la luz del sol, para juzgar de su influencia y dificultad de puntería; pero juzgando por lo que se sabe, puede asegurarse que ni el mar ni el viento influyeron sensiblemente en las operaciones, y habiendo empezado el combate poco después del mediodía, debió efectuarse el primer encuentro, recibiendo el sol de frente, los chinos, y los japoneses por la espalda, ó con más propiedad en términos marinos, los chinos por la mira de babor y los japoneses por la aleta de estribor.

Al avistarse ambas Escuadras, la china navegaba en dos líneas, en el orden de frente entandado, aunque formadas con alguna confusión, según propio relato, lo que equivale a confesar que esa sería la formación ordenada por «Ting»; pero que en realidad su Escuadra navegaba en gran desorden. La de los japoneses iba formada en tres cuadros, en el orden de frente, y cada una de éstas en línea de fila.

Tan pronto se reconocieron las Escuadras, sus respectivos almirantes adoptaron las siguientes disposiciones:

«Ting» ordenó a los chinos formar en una sola línea, en ángulo saliente, según unos relatos, ó en media luna, según otros, al mismo rumbo que llevaban, y ocupando la consigna el vértice ó centro.

«Ito» mandó a los japoneses formar en una sola línea de fila con la Escuadra volante, ó sea la de estribor a la cabeza, la de la insignia en medio y la de babor a retaguardia algo a babor, y hacer rumbo directo sobre el ala derecha de los chinos.

La Escuadra china presentaba una sola línea angular algo imperfecta, formada con apresuramiento y un efecto poco acertado. No estaban interpolados los buques de gran porte con los débiles, no se hallaban protegidos los extremos de las dos alas con los de más poder, ni la extensión de la línea permitía una acción común si era atacada exteriormente por una de sus alas, como lo fué en efecto, ni había buques de reserva que acudieran a cubrir los claros ó a socorrer a los más comprometidos, los torpederos quedaron en el río y la proximidad de la tierra impedía todo movimiento de retirada.

La Escuadra japonesa se había agrupado con sujeción a mejor método.

Sus cuatro cruceros rápidos, a cuya cabeza iba el «Yoshino», uno de los más rápidos, formaban la división volante ó de vanguardia. Los cinco buques protegidos y de gruesa artillería a cuya cabeza iba el «Matsushima», con la insignia de «Ito», forma-

ban el núcleo más potente en el centro de la línea; los dos buques más débiles el «Kigay» y el «Aguky», de utilidad dudosa para el combate, y el trasatlántico «Seiko» formaban la retaguardia a lo a babor, con orden de maniobrar sueltos, esquivar el encuentro y estar atentos a prestar los auxilios de remolque u otros que fueran necesarios a los buques averiados.

A la una de la tarde y a la distancia de 6.000 metros, el buque de la insignia china «Chen-Yuen» rompió el fuego sobre la división volante japonesa, a la que con dificultad alcanzaba, y su ejemplo fué seguido por todo el resto de la Escuadra china. Sólo el «Yoshino» recibió algunas averías, pero los japoneses continuaron silenciosos y a toda velocidad hasta estrechar las distancias a dos ó tres mil metros, lo que efectuaron en muy pocos minutos, y entonces casi a quemarropa se ensañaron verdaderamente contra el ala derecha; el «Yanwey», que formaba el extremo de ella, resultó acorillado y lleno de averías: buscó su salvación, retrocediendo hasta la costa, donde embarrancó y fué materialmente destruido y quemado por la artillería de los cruceros japoneses.

Estos doblaron sobre estribor rápidamente y cañonearon por retaguardia el ala derecha de los chinos, que no pudo ser prontamente socorrida por la izquierda.

Los torpederos de «Ting», salieron entonces del río a toda velocidad y se dirigieron sobre los cruceros japoneses; pero éstos los recibieron con mortífera lluvia de proyectiles arrojados por las ametralladoras; los rechazaron y persiguieron en dirección al Oeste, sin poder alcanzarlos por su mayor velocidad y su escaso calado que les permite aproximarse a tierra.

Entretanto, el almirante «Ito», con sus acorazados, cruza á todo vapor por delante del ala derecha de «Ting», ya maltrata por el primer ataque, y se empeña en tremendo cañoneo. El «Matsushima», de la insignia de «Ito», recibe del «Chen-Yuen», que arbola la de «Ting», uno de esos monstruosos proyectiles de 32 centímetros de diámetro y 400 kilogramos de peso, el cual vino á chocar sobre un cañón de pequeño calibre que, arrancado materialmente de su cañal y acompañado de una parte de éste voló por aires; convertido á su vez en proyectil, destruyó lo que encontró á su paso, ocasionando 55 bajas en los tripulantes y entre muchos horribles incidentes se vió el fenómeno de desaparecer el cuerpo de un oficial quedando á bordo su cabeza.

El «Matsushima» devolvió enseguida el daño, pues con una doble descarga de su potente artillería, desmontó los dos gruesos cañones gemelos del «Chen-Yuen», á la vez que le causó otras graves averías, y sin preocuparse dobló la línea china, como lo habían hecho los cruceros: incendió á su paso el «Tchao-Yuen», que había quedado de cabeza de línea y que se sumergió sin dejar de hacer fuego; cañoneó el ala derecha sin detenerse, acomete y desordena la izquierda y hace señal á la división volante, para que abandone la caza de los torpederos y se emplee contra el resto del ala derecha, disminuída ya en dos buques. Las señales son comprendidas y ejecutadas por los capitanes de los buques de la Escuadra volante, que vienen á situarse á retaguardia de esta ala, generalizándose el combate.

En tal disposición, la Escuadra china ya desordenada, intentó maniobrar para hacer frente al enemigo, y el movimiento simultáneo de los cambios de rumbo aumentó su desorden: el «Lay-Yuen» en el ala derecha, acorillado por el fuego de los cruceros japoneses, se sumergió primero de popa, y después totalmente en posición de quilla vertical, el «King-Yuen» y el «Tai-Yuen», del ala izquierda arrastran el abismo á sus tripulaciones; tres buques chinos desaparecen simultáneamente, uno de ellos que ha caído en poco fondo, asoma aún sobre la superficie de las aguas sus cofas militares, que van siendo el refugio de los naufragos, cuyas vidas aún pueden salvarse, pero nadie piensa en vidas ajenas, teniendo la propia en peligro, y lo único que se hace, es no dirigir el fuego sobre ellos para que se ahoguen en paz.

El comandante del «Akagi» sube á la cofa para observar por encima del humo, los movimientos de los torpederos, pero en aquel momento una granada parte el palo, y éste la cofa, y el comandante y marineros caen sobre la cubierta quedando muertos en el acto, y cuando el humo se disipa y los chinos advierten sus pérdidas

y echan de menos cinco buques, tornan á dirigir sus prosas al rumbo primitivo, sin dejar de hacer fuego á los de Ito, que los persiguen con encarnizamiento. Entretanto, el «Hi-Yay», el «Akagi» y el «Jei Kio», que á causa de sus malas condiciones venían á retaguardia de la línea japonesa con orden de evitar el encuentro, llegan en ese instante á la altura de los chinos, y desando reunirse á los suyos, evitando el rodeo á que obliga la extensión de la línea, toman la heroica resolución, más heroica por ser innecesaria, de hacer rumbo directo hacia el buque almirante, y atraviesan á todo vapor entre los dos acorazados chinos.

El «Akagi» recibe tales averías, que queda inmóvil entre ellos y en situación comprometida, pero el «Hi-Yay», aunque incendiado, le da un remolque y lo retira del peligro, arrebatando así á los chinos la misma presa á que hubieran podido aspirar. El «Seiko» pierde el aparato del timón y cae sobre los acorazados, que le cañonean con su artillería ligera y le disparan dos torpedos; pero el «Seiko» gobierna con sus hélices, salva el peligro milagrosamente, y viene á colocarse con sus dos compañeros inválidos á retaguardia de su Escuadra.

«Ito» abandona el «Matsushima», averiado, y lo relega á segunda fila; cambia su insignia al «Haidate» y queda casi ordenada la que pudiéramos llamar para los chinos la formación de huida.

Sobre el término de este combate naval tan glorioso para la Marina japonesa y los resultados, consecuencias y consideraciones á que ha dado lugar, versará el artículo próximo, que así como los precedentes los hemos tomado casi al pie de la letra, de la preciosa conferencia que el ilustrado Contraalmirante marqués de Pinares, don Ramón Anón y Villalón dió en el Ateneo de Madrid cuando recientes los sucesos eran, sin embargo, poco conocidos y no podía presumirse que los japoneses vencerían á Rusia y le tomasen á viva fuerza á Puerto Arturo, destruyendo sus Escuadras y aniquilando sus Ejércitos.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 5 de Mayo de 1905.

EN LA TABACALERA

DISCURSO DE D. ELEUTARIO DELGADO. Hemos recibido un ejemplar del notable discurso pronunciado en la Junta de accionistas de la Compañía Arrendataria de Tabacos, por el Director gerente de la misma D. Eleuterio Delgado.

Dicho discurso es una demostración más del acierto con que la Compañía Arrendataria sabe proceder, armonizando sus intereses mercantiles con los respetos que merecen el Estado, el público y las operarias de sus fábricas.

Y es más digno de tenerse todo esto en cuenta, por la índole del negocio que la Compañía Arrendataria desenvuelve; porque su carácter de monopolio exige gran tacto para evitar y prevenir los rozamientos que son inherentes á esta clase de asuntos.

Pudo la Tabacalera aumentar sus beneficios anuales—según se demuestra en el razonado discurso de su Director gerente,—pero preferió al criterio sustentado, porque quienes sólo se sienten impelidos á impulsos de una sórdida ganancia, el de los que armonizando los complejos intereses que á la Compañía están encomendados, buscan soluciones de concordia con el fin de que el monopolio no resulte motivo de odiosidad.

Información de Marina

Esta noche, en el exprés, saldrá para Cádiz, donde embarcará para Canarias, el ministro de Marina Sr. Cobián, acompañado en esta excursión el Director general del personal, D. Julián Garfo de la Vega, el Teniente de Navío de primera clase, Sr. Gutiérrez Sobral, y el Teniente de navío Sr. Guisado.

También acompañará al Sr. Cobián en este viaje al Teniente de Caballería y distinguido escritor Sr. Benítez de Lugo, que lleva la representación de DIARIO DE LA MARINA. El Sr. Benítez de Lugo, que es muy co-

necedor de las necesidades y aspiraciones de las Canarias, publica en estas columnas una amplia información sobre el viaje del señor ministro de Marina.

Invitado el conde de Torre-Vélez por el Sr. Cobián para que le acompañase en su visita á Canarias, estaba ya decidido á hacerlo, pero asuntos de su distrito, relacionados con la sequía que tantos daños ha causado en la agricultura de España, reclaman su presencia en esta corte, habiendo tenido que renunciar con harto sentimiento suyo, á acompañar al ministro en tan importante viaje.

Para lo sucesivo se ha dispuesto que el plazo que se concede á los guardias marinos para poder repetir el examen reglamentario de aquellas asignaturas en que no fueren aprobados, sea el de un mes, á contar desde el día en que den principio los primeros y con el fin de que no varíe la Junta de exámenes se dispone también que los buques de instrucción de los guardias marinos no emprendan nuevo viaje hasta que hayan verificado esos segundos exámenes.

Han sido nombrados Segundo Comandante del crucero Carlos V, el Capitán de fragata D. Francisco Escudero y Sigastay en relevo del de igual empleo D. Jaime Montaner y Vega-Verdugo y segundo Comandante del crucero Río de la Plata el Teniente de navío de primera clase D. Julio García y Villar, en relevo, por haber pasado á otro destino, del Jefe de igual empleo D. José Barrera Luyando.

Le ha sido concedido al Teniente de navío de la Escala de Reserva D. Joaquín Zuriaga y Soler la continuación por seis años en el destino que desempeña de Ayudante de la Comandancia de Marina de la provincia de Valencia.

Se han introducido varias modificaciones en el uniforme de los aspirantes de Marina, en virtud de las cuales, aquí en lo sucesivo es el siguiente: Un uniforme de gala de paño entrefino para bajar á tierra y asistir á determinados actos de á bordo en todo tiempo. Un uniforme de lanilla para faenas en época de verano y otro de faenas también de bayeta la camiseta y de paño el pantalón para el invierno. Estos trajes de faena se arreglarán al uso de lo señalado para los Guardias Marinos en la R. O. de 15 de Marzo de 1888. Una chaquetita de mar del modelo marcado en la R. O. de 23 de Febrero de 1903. Esta prenda servirá para bajar á tierra en invierno y para usarla á bordo en días de gran frío y en convalecencia de enfermos lades. Una impermeable con capucha, de la forma reglamentaria.

Les han sido concedidas licencias por enfermos al Teniente de Navío D. Juan Cervera y Valdecran, al Comandante de Infantería de Marina, D. Tomás Caraballo y Gallego, y al Capitán de Infantería de Marina de la Escala de Reserva, D. José Gener Sánchez.

El ministro de Marina ha puesto esta mañana á la firma del Rey los decretos siguientes: Disponiendo que para el ascenso á los empleos superiores inmediatos, sea necesario haber desempeñado durante más de dos años el inferior destino.

Nombrando Comandante del guardacostas Numancia, al Capitán de navío don Gabriel Lesnans.

Item nombrando Comandante de la provincia marítima de Almería, al Capitán de fragata D. Salvador Cortés.

El día 10 de este mes embarcará en Cádiz, para Tánger, en el crucero Río de la Plata, el nuevo embajador de España en Tánger Sr. Llaberia.

En virtud del informe emitido por la Junta Consultiva de la Armada se ha dispuesto que los oficiales generales asimilados de los Cuerpos político-militares, siempre que vistan de paisano, usen pajar azul cobalto con el bordado de oro ó plata, según su empleo, en la forma prevenida para los oficiales generales de los Cuerpos militares.

Ha sido destinado á la ayudantía de

guardia del Arsenal de Cartagena, el capitán de Infantería de Marina, de la Escala de reserva, D. Gregorio Vázquez Ayaou, en relevo del de igual empleo y escala don José Gener y Sánchez, que por cumplimiento de destino, quedará en situación de excedente forzoso.

También se ha dispuesto que el capitán de Infantería de Marina D. Víctor Bustamante Barrena, pase á desempeñar el destino de jefe de la sección de movimiento del mismo Arsenal, en relevo del de igual empleo D. Carlos de Castro y Aroas.

A D. Constantino Pappaíónomos, vecino de Barcelona, le ha sido concedida por el ministro de Marina, autorización que tenía solicitada, para extraer coral de los criaderos existentes en la isla de Mallorca.

Guerra ruso-japonesa.

¿Dónde está Rodjestvensky?

Paris 3. Un telegrama de Kion-Tebeon, del 30 de Abril, dice: «La flota del Báltico se encuentra cerca de la isla de Hainan.»

La Agencia Saffan ha recibido de Saigón un telegrama que asegura todo lo contrario. El corresponsal de la Agencia dice: «Acabo de llegar de la bahía de Cam-Ranh, y puedo asegurar que la flota del Báltico ha salido para Filipinas, donde el Almirante Rodjestvensky esperará al Almirante Nebogatoff.»

Numerosos marineros han desertado durante la estancia de los buques rusos en Cam-Ranh. Tres de ellos han venido á Saigón en el mismo steamer que yo; otro se ahogó al intentar escaparse. Los desertores se lamentan de la soberanía que eran tratados.»

Por último, un telegrama recibido de Tokio por el Daily Telegraph, anuncia que las dos Escuadras rusas se unieron ayer por la tarde.

La cuarta Escuadra.

Paris 3. Se activa extraordinariamente los preparativos para la movilización de una cuarta escuadra rusa.

Honras fúnebres en Tokio.

Paris 3. Hoy ha empezado en Tokio una ceremonia que durará hasta el viernes, para conmemorar la memoria de los soldados muertos durante la actual campaña. Dicha solemnidad revestirá caracteres de grandioso homenaje.

Los franceses, neutrales.

Paris 3. Telegrafían de Saigón que el almirante Jonquieres ha marchado con rumbo desconocido, á bordo del crucero Guichen. Créese que ha ido á efectuar un crucero por las aguas francesas, para asegurarse de que las reglas de la neutralidad han sido respetadas.

La neutralidad francesa.

Paris 4. A pesar de los informes divulgados y comentados por la Prensa inglesa, puedo asegurar autoritadamente que el secretario de Montono, embajador japonés, no ha visitado á M. Delessé el lunes. Hizo simplemente una visita á las oficinas de la dirección de Asuntos Políticos del ministerio de Negocios Extranjeros, con objeto de informarse si la Escuadra rusa había abandonado la bahía de Cam-Ranh.

El secretario de Montono recibió la respuesta de que ya habían abandonado todos los buques rusos las aguas francesas.

El rumbo de la Escuadra.

Paris 4. Desde Tokio comunican el rumor de que la Escuadra rusa no se dirige á Vladivostok, sino á Petropawlowk.

Los cruceros de Vladivostok.

Paris 4. Telegramas de origen ruso dicen que los cruceros rusos que se hallaban en el puerto de Vladivostok han salido, ignorándose el objeto de su salida.

El Japón sin noticias.

Paris 4. El embajador japonés en Londres, mister Hayashi, ha manifestado que el Japón no tenía noticias de que la Escuadra rusa de Rodjestvensky se hallase en el puerto de Bayot.

Buques capturados.

Paris 4. Según comunican de Saigón, se ha confirmado que la flota del Báltico ha capturado diez vapores ingleses cargados de arroz destinados al ejército japonés que opera en la China.

Politica comercial con Marruecos

I

No creo que necesite demostración lo más beneficioso que podemos y debemos intentar en Marruecos, es la creación ó desarrollo de intereses reales y prácticos que serán otros tantos vínculos positivos con sus consiguientes ventajas materiales y ofreciendo además el mejor de los argumentos y aún defensa.

Hace tiempo había pensado en lo provechoso que nos resultaría el no considerar interrumpida nuestra navegación de cabotaje por hacer escalas en Marruecos. La naturaleza misma lo estaría indicando: dos ó más vapores diarios en uno ú otro sentido, cruzan el Estrecho bordeando la vecina costa y á la vista de Tánger: la travesía directa entre Cádiz y Canarias se hace, por decirlo así, evitando los puertos de la costa occidental de Marruecos.

No me atreva á proponerle por temor á algún invencible inconveniente administrativo, pero decidido ya á estudiar maduramente el punto, recorro las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas, y con gran satisfacción me encuentro con el artículo 229, que presenta resuelto el problema; y como las expresadas Ordenanzas no son materia legislativa, deduzco, que el Gobierno de S. M. podría fácilmente introducir por sí mismo la para mí indudable mejora, si se persuade de su conveniencia.

Dice así el artículo 229: «El buque despachado de cabotaje que toque en puerto extranjero, se considerará como de procedencia extranjera, así como su cargamento; á menos que la arribada haya sido forzosa y que el Capitán lo justifique ante el Consúl español, si le hubiese, ó ante la autoridad local, en otro caso.» «Los buques españoles que conduzcan mercancías nacionales de un puerto á otro de la Península ó Islas Baleares, podrán tocar en Lisboa, Oporto, Figueira da Foz ó Viana de Castello, para dejar ó tomar carga, sin que dichas mercancías pierdan su nacionalidad.»

Tampoco necesita otra demostración que la presentación del mapa; esta disposición que permite á nuestra numerosa flotilla costera aprovechar fletes y pasajes en los Puertos de Portugal, al dirigirse de los nuestros del Norte al Mediterráneo ó viceversa, y si alguna diferencia hay, estoy seguro de que, el muy interesante que sea el dar facilidades á nuestras relaciones con Portugal, un examen comparativo evidencia que serían seguramente mayores las ventajas que semejante medida aplicada á Marruecos nos proporcionaría, á parte de lo puramente mercantil, debo suponer que saldríamos todavía mucho más gananciosos.

Estamos queriendo con muchísima razón hacer más activas y fecundas nuestras relaciones prácticas con Marruecos, dejándonos de testamentos y hasta se habla de primas y subvenciones que nunca podrán ser bastante cuantiosas para dejar de ser ficticias y presentarían

además el grave inconveniente de favorecer los provechos de algunos á costa de otros productores, ó supondrían gravámenes ó minoración en los presupuestos, con daño general de contribuyentes y consumidores, cuando no se alude á protecciones Arancelarias que juzgo de imposible realización; y tengo la absoluta convicción de que dentro del especial y limitado radio de acción del Gobierno, nada quizás pudiera hacer más eficaz que facilitar, abaratar los transportes y multiplicar así los productos cambiables... Esa clase de medidas amplias y generales, son en mi modesto sentir las únicas que se pueden exigir á los Gobiernos, á pesar de que entre nosotros sea común achacarles todas las culpas, pues claro es que la realización del tráfico en sí mismo, impulsando la oferta, incitando la demanda, corresponde á las iniciativas privadas.

No he de acumular cifras ni observaciones que podrían desarrollar más bien en una memoria comercial, pero en ganado, por ejemplo, aparte de que la Compañía Trasatlántica toma aquí para el consumo de sus vapores, se exportan anualmente de Tánger para España unas 10.000 reses entre Barcelona (6.000) Málaga (1.000) M-lilla (2.000) y Ceuta. Todo ésto, menos el de Ceuta, es conducida en bandera extranjera (á Barcelona en general en vapores alemanes procedentes de Hamburgo) mientras que esos cincuenta á sesenta mil duros de fletes podría acaparlos fácilmente nuestra navegación de cabotaje.

Conocida es la enorme cantidad de huevos que se embarcan para España, y aunque desde Tánger para la vecina Andalucía hagan el tráfico los pequellos veleros, (1.700.000 kilos ó unos 34 millones el 1903) quedan todavía los paertos de la costa Occidental ya más alejados, pero sin mencionar otros productos, basta recordar el gran consumo que hacemos de cereales y y granos marroquies.

En las precedencias de España no es posible que exponga aquí detalles de los muchísimos artículos que podrían venir progresivamente en mucho mayor cantidad ó que son aquí desconocidos, pues esas demostraciones parecen superfluas para mi presente objeto. Recordaré solamente que los productos del Norte de España están casi excluídos por lo caro del transporte, y solo luchando contra altos fletes, trasbordos, gastos, mermas, roturas, etc, llegan algunas conservas ó vinos Rioja muy estimadas y de que una casa tenerina vende más de 1.000 csjas anuales con un gasto casi de un duro por caja. Como dato curioso expondré que tuve la suerte de obtener el servicio de paquetes postales, quedando establecido el 28 de Agosto de 1902 con el siguiente resultado: paquetes recibidos de España 60 en 1902, 700 000 en 1903, 1708 en 1904.

Se ve, pues, que el país responde cuando obtiene facilidades con los mercados extranjeros. Calcúlese el recorrido terrestre enorme y penoso (trasbordos cuando menos) que viene haciendo hasta Cádiz los paquetes de Galicia, Barcelona, Baleares (de allí vinieron muchos en

transportar gratuitamente ó poco menos, í queles postales de los principales puertos de todo nuestro litoral y extender el servicio á otros puertos de Marruecos, además de Tánger.

Juzgaría inoportuno, como antes dije, descaer hoy á mayores detalles y análisis, pero sí deberé añadir que con muy justos títulos y razones muy patrióticas incluyo en el proyecto no sólo á Ceuta y á Melilla sino á los Presidios menores y muy principalmente á Alhucemas, á los cuales, una Real orden de 30 de Diciembre del año pasado reconoció por fin el derecho de comerciar libremente con la kabiles vecinas y que no juzgaría tan poco razonable postergar y desahogar por el hecho ó ser nuestros.

Si hemos de atendernos á las indicaciones de la Naturaleza diríamos haciendo nuevas aplicaciones del criterio á que obedece el párrafo segundo del artículo 229 en la navegación de cabotaje: Primero. Los buques españoles que conduzcan mercancías nacionales entre puertos de la Península ó Islas Baleares podrán tocar en Tánger, Ceuta, Río Martín (Tetuán), Peñón de Vélez, Alhucemas, Melilla y Chafarinas para dejar ó tomar carga que dichas mercancías (Se continuará.)

medio de dar salida á esos caldos que, en otro tiempo constituían la base más firme de la riqueza nacional.

Los políticos no se preocupan de estas cosas, que afectan de un modo tan directo al porvenir nacional; engolfados en sus disquisiciones bizantinas, no advierten que España descende por la pendiente comercial de una manera verdaderamente vertiginosa y alarmante.

No hay mercados para nuestra producción, ni se hace nada por recuperar los que se pierden, ni por hallar otros nuevos que compensen los que se nos cierran. Las estadísticas con su pesadumbre abrumadora indican el mal, pero aquí nadie piensa en ponerle remedio.

La Marina mercante que es el vehículo del comercio, agoniza; y la riqueza nacional se extingue y desaparece á marchas forzadas.

Los partidos de gobierno contraen enorme responsabilidad con su apatía por estas cuestiones, que tan directamente se relacionan con el porvenir de la Patria; y en la lucha encarnizada por el poder, no advierten que están cavando la fosa de esta nación desventurada que sucumbe, más que nada, por la falta de buenos gobernantes.

### LA "GACETA," DE HOY

**Ministerio de la Gobernación.**—Real orden resolviendo que los establecimientos industriales que satisfagan la cuota de subsidio correspondiente estén exceptuados del pago del arbitrio de pesas y medidas, siempre que en sus operaciones se atengan á las prescripciones que se indican.

**Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.**—Real decreto aprobatorio del adjunto reglamento para la Escuela Superior de Artes Industriales de Toledo.

**Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.**—Real orden resolutoria de un expediente de condonación de multa impuesta á la Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Otras disposiciones se ejecuten por administración las obras de carreteras que se expresan. Otra disponiendo no se dé curso á las solicitudes de ejecución de obras por el sistema de administración, si no están informadas por el Gobernador de la respectiva provincia.

**Administración central.**—Marina.—Dirección de Hidrografía.—Aviso á los navegantes.

**Bacenda.**—Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Relación de las declaraciones de derechos pasivos hechas por este Centro directivo durante la primera quincena del corriente mes.

**Gobernación.**—Clasificación de las plazas de Médicos titulares (provincia de Alava).

**Agricultura.**—Dirección general de Obras públicas.—Otorgando á la Sociedad Tranvías del Este de Madrid la concesión del tranvía eléctrico, en esta Corte, desde la Cárcel celular hasta la Escuela especial de Ingenieros Agrónomos.

### INFORMACIÓN POLITICA

Los republicanos han resuelto que en todos los mitines que se disponen á celebrar, sea tema obligado la contestación del presidente del Consejo á su Mensaje, para que el país compare ambos documentos y proceda en consecuencia. También se hablará en los mitines de las crisis últimas, haciendo su proceso y disección cruda y secamente sin medias tintas ni atenuaciones.

Le ha sido concedida la gran cruz del Salvador de Gracia al ministro de la Gobernación Sr. Besada.

En la excursión al extranjero acompañarán al Rey el presidente del Consejo y el ministro de Estado.

El gobernador de la provincia de Oviedo ha telegrafado al ministro de la Gobernación que los obreros de la mina Mariana, perteneciente á la Sociedad de fabricantes de Mieres, han resuelto sus trabajos, habiéndose solucionado la huelga sin que ocurriera incidente alguno.

En el ministerio de la Gobernación se han recibido telegramas oficiales dando cuenta de la agravación de la crisis de hambre en Andalucía, especialmente en Sevilla.

Esta mañana se han celebrado en la Capilla de Palacio solenes honras funerarias por el eterno descanso del lamadel rey D. Francisco de Asís.

### LOS PIGMEOS EN LOS GRANDES BOSQUES DEL CONGO

Sabida es la existencia de un pueblo de pigmeos en el África tropical. Ahora un inglés, el Coronel Harrison acaba de llegar al Cairo, de paso para Londres, con seis de estos pequeños seres, encontrados por él en las espesuras de Huri (estado libre del Congo).

Hace ya quince años que Stanley encontró el centro de ese inmenso bosque habitado por una raza de pigmeos, prudente y cruel, con la que le fúé imposible ponerse en contacto.

El coronel Harrison, más afortunado, remontó el Nilo; visitó el lago; llegó á Yresmo, 240 kilómetros al Suroeste del río y allí se encontró á dos jornadas del bosque.

Por superstición y por miedo á los pigmeos, los indígenas no penetran allí jamás. Harrison describe esta parte de su expedición, del modo siguiente:

«Marchábamos bajo los árboles durante todo el día, y ya llegada la noche, nos sorprendió un huracán terrible en un claro de la espesura, próximo á un acnur de los pigmeos.

«Les enviamos un intérprete para hacerles conocer nuestra llegada y asegurarnos la rectitud de nuestras intenciones.

«Sus chozas disminuidas entre los árboles, eran de forma cónica, y tenían en su base unos siete pies de diámetro, no llegando á cuatro en su vértice. Cada choza albergaba á ocho ó diez pigmeos.

«Pasé la noche entre ellos; gané su confianza, y unos treinta y cinco consintieron en danzar ante mí.

«Son bailarines intrépidos sin comparación posible. Saltan durante muchas horas sin fatigarse, y se acompañan con tambores y pitos de sonidos agudos.

«La talla de estos pigmeos, varía de un metro veinte centímetros, á un metro treinta centímetros. Las mujeres son más altas y mejor forma-

das que los hombres. Todos van casi desnudos. A pesar de su pequeña estatura son cazadores incomparables, á los que ningún peligro detiene. Cazán á los elefantes con lanzas envenenadas. Son muy belicosos; cuando los visitó Harrison acababan de atacar á una caravana belga, matando seis hombres.

Estos combatientes músculos juegan un papel importante en la existencia de ciertas tribus del continente negro; son sus aliados antiguos y les cambian el producto de su caza por productos agrícolas y armas de combate.

Los negros, les temen mucho por el veneno de sus lanzas y sus flechas, extraído de productos vegetales, que es tan activo estando fresco, que en dos ó tres minutos determina la muerte. Con este veneno impregnan también una clase de abrojos que colocan en los senderos para que se hieran el pie desnudo sus enemigos.

El terror que sienten los negros por los pigmeos es tan grande, que basta que un pigmeo ponga su flecha, como signo de posesión, en un grupo de cañanos para que ningún indígena ose tocar el fruto.

Los pigmeos son muy voraces; comen la caza hasta con los intestinos y trituran los huesos pequeños con sus dientes enormes, fuertes, como si fueran de perro.

Un detalle característico de este pueblo, es su extraordinario matismo: pasan muchas horas sin pronunciar una palabra.

Su vida debe ser muy triste: el sol jamás penetra en el espeso bosque, y por si esto fuera poco, llueve en él durante ocho meses al año.

Los seis pigmeos que el Coronel Harrison lleva á Inglaterra, son cuatro hombres y dos mujeres. Todos tienen la nariz y los labios aplastados, la piel negra y rizado el cabello.

## Juanela.

Juanela y Perico sufrían y todos los mozos del pueblo sabían que la causa del sufrimiento no era otra si no sus amores contrariados por los padres de la enamorada pareja.

En aquel pueblecito de medio centenar de casas, dominadas por la torre de la iglesia, sencilla espadaña de poca elevación, había también un pueblecito que dividían á los humildes habitantes de él en dos bandos, que algunas veces riñeron, sobre todo en tiempo de elecciones.

Estas disidencias excitaron el odio que se tenían los padres de Perico y de Juanela.

—No se casará mi hijo, la moza más gallarda del partido, con el «pobre» de Perico,—decía el padre de Juanela.

—No se casará con esa chiquilla mi hijo, el más «galán» de la «moedad» de la «terruca»,—pensaba también el padre de Perico, y á estos pensamientos sucedían las prohibiciones.

Perico temía, si hablaba más con Juanela, que su padre le rompiera un «güeso», como le tenía prometido; y Juanela á su vez estaba amenazada con una enconrona perpetua si daba conversación al que aspiraba á ser su marido.

Y cesaron las rondas; la ventana de Juanela se veía ya los domingos sin las flores con que la adornaba el enamorado Perico, y empezaron á resbalar con frecuencia por las rosadas mejillas de la moza gruesas lágrimas, que aquí las compararía con los diamantes si el origen de éstos estuviera más en consonancia con su valor, porque aquellas lágrimas descendían del cielo de sus ojos y los diamantes son hijos del fango de la tierra...

El tío Reontra, como llamaban al padre de Perico, en recuerdo de una exclamación usual en él, estaba, como ya hemos dicho, disgustadísimo con el padre de Juanela, y una noche en uno de los «flanderos» del pueblo, donde se murmuraba tanto como se habla y donde se dan más vueltas las lenguas que los usos, manifestó que su hijo había «dejao abindestato» á la chieca del tío Colás (nombre del padre de Juanela) por orgullo de ésta y «fantasía» de aquél y el coro de comadres se encargó de lo demás; cada una de aquellas viejas chismosas, para adular al tío Reontra, fueron dando un pellizco tras otro en la honra de la infeliz Juanela, que á ser algo material hubiera quedado como una crieta.

De la murmuración nace la sospecha y de la sospecha la afirmación, siendo esto causa de que al poco tiempo Juanela fuese señalada con el dedo, entre sonrisas burlescas y de que ésta formara firme propósito de marchar de aquel pueblo que la servía de calvario.

Hasta Perico, que parecía estar seguro de la bondad de la muchacha, no se condolia de la tristeza de ésta ni acudía á consolarla, y no es que no la amara, sino que temía á su padre y al mundo, más á éste que al autor de sus días.

Juanela marchó lejos de aquel maldito, no con la ira del ofendido, sino con la resignación del desgraciado. Fué á la ciudad y entró de sirvienta en casa de una viuda que, sola y triste veía transcurrir el tiempo entre dolores producidos por una crónica enfermedad y los más terribles aún, inherentes al recuerdo de fallidas personas amadas.

Halló ésta en Juanela, más que una sirvienta fiel y carifosa, una hija manifiesta; ambas se consolaban y se acompañaban mutuamente. Pero la muerte se gó al poco tiempo la vida del ama de Juanela y no teniendo la finada á nadie en el mundo que forzadamente la heredara ni á quien agradecer favor alguno sino á la fiel sirvienta, ésta fué su heredera, sin que á la humilde Juanela la cegara el bulto de aquella regular fortuna, pues recibió la noticia con lágrimas de agradecimiento y sin dejar secar las de dolor que con abundancia afluján á sus ojos.

Juanela ya podía ayudar á sus padres en la vejez; ya podía regresar al pueblo después de seis años de ausencia por tantas razones dolorosas, y regresó al fin, apenas tuvo ultimada toda la negociación de la testamentaria.

En el pueblo de Juanela se levantaba un asilo destinado á los pobres del lugar, pequeño quizá para el objeto, pero muy grande para los que en él veían empleada buena parte de la fortuna de la hija del tío Colás y sobre todo para los que en la obra empezada presentaban la bondad de un corazón sin rencor, de un corazón que así

pagaba criminales comentarios y murmuraciones calumniosas.

La muchachuela, criticada por la maleficencia y quizá por la envidia, volvía hecha una mujer; volvía más hermosa aún de lo que antes estaba, volvía, en fin, con un buen capital y, lo que es más extraño, este capital había sido obtenido con su virtud ejemplar, con su modestia ilimitada y con su cariño puro y desinteresado.

El tío Colás, que ya viejo acompañaba constantemente á su caritativa hija, considerábase feliz y lamentaba únicamente la muerte de su «mujercita», único ser que había falta para colmo de aquella felicidad.

Perico ya había visto á Juanela después del regreso de ésta, pero sin atreverse á dirigirle la palabra y ocultando su pasión avengonzado y confuso.

—Ya no me quiere,—pensaba—y sentía en su interior algo candente que le oprimía y dejaba escapar de su pecho un suspiro. Decidido á arrastrar emociones profundas se dirigió un día á casa de Juanela, y dando tímidamente con los nudillos de la mano en la puerta, pronunció el característico ¡Ave María!, que fué contestado por una voz fresca y vibrante.

Era la de la hija del tío Colás; Perico vaciló, quedóse parado y dirigióse luego á Juanela, tras prolongada indecisión, demandándola, implorándola mejor un amor que correspondiese á su amor, ó por lo menos una esperanza que reanimase su esperanza.

Anta tal sinceridad, Juanela contestó con un «Te adoro» dulcísimo, y raudales copiosos de lágrimas brotaron de los ojos de ambos, uniéndose en un estrecho abrazo sus cuerpos á la vez que sus corazones.

Después se oyó decir en la calle al padre de Perico, que había observado la escena precedente:—Reontra! Mi chico, el mozo más «galán» de la «Terruca», se casará con Juanela.

El tío «Reontra» había observado que ésta no sólo perdonaba las ofensas, poniendo una mejilla cuando la otra había sido ahofetada, sino que además protegía al ofensor dándole un asilo y un corazón, que es más de agradecer todavía.

Las iras políticas y la rivalidad de los bandos se desahocan ante la bondad de un ángel, como las oías rugientes se deshacen al besar la playa.

C. Rodríguez Díaz.

## CRÓNICA CIENTÍFICA

Una rana histórica.—El tungsteno.—Los motores de explosión.

Acaba de morir en África, en la Universidad de Cornell, una rana verde que tendrá su página en la historia.

Esta rana ha ofrecido la particularidad de vivir sin cerebro.

Hace seis años, el sabio Wilber había practicado en ella la extirpación de dicho órgano para demostrar el mecanismo de las funciones cerebrales. Seguramente hoy existirían otras muchas ranas sin cerebros; pero ésta fué mucho tiempo la única, y por eso alcanzó la celebridad.

Una celebridad compasiva, porque el pobre bicho tenía una vida puramente vegetativa y reducida á su más simple expresión. Era una especie de autómatas inconsciente, cuyos órganos funcionaban de un modo maquinal, sin la menor reacción espontánea.

Era preciso introducirle la comida en la boca; jamás se movía por su propio impulso. Esto demuestra que aún cuando se puede pasar sin cerebro, no es gran intentalario.

¡Y sin embargo, para muchas gentes es un órgano muy poco utilizado!

## J. & A. NICLAUSSE

### Société des Générateurs inexplosibles "BREVETS NICLAUSSE"

24, Rue des Ardennes, — Paris (XIX<sup>e</sup>)

Fuera de Concurso, Miembro del Jurado en las Exposiciones Universales de París, 1900, y San Luis, 1904.

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA Instalaciones en las Marinas de guerra

Fuerza en caballos de las instalaciones		Constructores concesionarios extranjeros	
MARINAS DE GUERRA			
Marina francesa	34 buques 300.200 caballos	Estados Unidos	Cramp and C <sup>o</sup> Waterbury boilers Stirling C <sup>o</sup>
inglesa	9 — 114.000 —	Inglaterra	Willans et Robinson Humphrys Tennant
americana	6 — 108.000 —	Italia	Gio Ansaldo, Armstrong & C <sup>o</sup> Génova Hawtorn Guppy
japonesa	5 — 61.000 —	Rusia	Astilleros Nicolaieff
italiana	3 — 47.000 —	Alemania	Friedr-Krupp, Germania wa.
rusa	4 — 42.000 —		
española	2 — 23.000 —		
turca	2 — 21.000 —		
O <sup>a</sup> eléctrica	2 — 17.000 —		
alemana	2 — 17.000 —		
argentina	1 — 2.000 —		
chilena	1 — 500 —		
portuguesa	3 — 200 —		
Total 12 marinas de guerra, 72 buques y 735.900 caballos.		300.000 caballos: fuerza motriz, alumbrado eléctrico, calefacción, utilización de gases perdidos, etc., etc., etc.	

GENERATEUR—PARIS	
GENERADOR—BARCELONA	
Caballs	Caballs
Central general de electricidad de Pontypridd, 15.000 caballos que alcanzan á.....	75.000
Lebon y C <sup>a</sup> .....	6.000
O <sup>a</sup> eléctrica del Sector de la ribera izquierda de Ciudad de París (Talleres de Colombes).....	5.000
C <sup>a</sup> Gral. de Electricidad. Exposición Universal de París 1900.....	5.000
C <sup>a</sup> de electricidad del Ouet-Parisien.....	4.000
C <sup>a</sup> de gas de Lyon.....	3.500
C <sup>a</sup> Fresnoe.....	3.000
Sociedad industrial de minicos.....	3.000

Aplicaciones en la industria.	
Caballs	Caballs
Sociedad leonesa de alumbrado eléctrico.....	2.000
Duhot-Frémaux-Delplanque.....	2.000
C <sup>a</sup> Pa. de tranvías.....	1.700
Batle y Hernández.....	1.600
Fundición de cañones de Bouges.....	1.500
Estación Central de Cayena.....	1.200
Estación Central de Londres.....	1.200
Casa Mémier (Noisiel).....	1.000
Almacenes «Bon Marché».....	1.000
C <sup>a</sup> de ferrocarriles del Oeste.....	1.000
Antigua Sociedad de alumbrado eléctrico de Tolón.....	1.000



Representante exclusivo en España:  
**D. Ricardo Zaragoza**  
Barcelona—Valencia, 223

Resumen de las principales ventajas de estos generadores

Son los más ligeros. Los de más reducido volumen. Son de más fácil limpieza. Los de más rápida puesta en presión. Los más fuertes y sencillos en sus órganos, siendo insuperables en el gasto de conservación. Son los únicos cuyos tubos están aislados sin trillos y están equilibrados por presión. Dan el máximo de economía en el combustible, sin auxilio de aparato alguno. Ofrecen una gran superioridad de paciencia en su espacio determinado.

política inglesa, de la visita del rey de Inglaterra á Francia y de la situación de Marruecos.

Una vez terminado el Consejo, pusieron destratos á la firma regia los ministros de Estado, Gracia y Justicia, Gobernación, Guerra y Marina.

## PUBLICACIONES

### Ilustración Española y Americana

Acaba de publicarse el número 20 de esta acreditada Revista el siguiente sumario:  
**Cuento.**—Crónica hispano-americana, Gonzalo Reparaz.—Crónica de la guerra ruso-japonesa, Navarrete.—Los nuevos aranceles, José Ricart y Giralt.—La Cosmografía de los tiempos de Job, Antonio María Manrique.—Observatorio del Tibidabo, Aniversarios gloriosos, José Moneda Morono.—Naufragios.—Vaporos pesqueros del mar del Norte. Un pescador.—La vitalidad del bacilo de la fiebre tifoidea en la osira.—El buque escuela «Indefatigable» Nautilus.—Sección de la Liga Marítima. Extracto de la Sección de la Junta Central. 125 del corriente.—Centro de informaciones y consultas marítimas. Más opiniones sobre la «Cartilla marítima».—Del liboral: puertos y playas.—Información general.—Lehustación y Jurisprudencia marítimas, Guillermo García Parreño.—Navegación: flechas y mercados.—Nuestros grabados.—Anuncios.  
**Grabados.**—Plano de la guerra.—Nuevo tipo de cruceros norteamericanos.—Observatorio del Tibidabo (tres grabados).—Naufragios.—Buque escuela «Indefatigable» y auxiliar «James J. Bibby».—Laud «Joven Teresa».—Vapores «Caedonia» y «Turbina» (dos grabados).—Regatas de Mónaco (cinco grabados), Salda de «Cruisers», «La Rapidez», «Joliette III», «Madrivot», «Palaisot» II.

## NOTICIAS

En la iglesia de Nuestra Señora de Covadonga de esta Corte, se celebraron el día 2 último las misas aplicadas por el alma de la viuda señora doña Ramona Valcayo y Riyo (a. D. h.), hermana de nuestro querido amigo D. Miguel. Asistió al acto un numeroso concurso de concurrencia de amigos de Madrid, dando una buena demostración de lo mucho que eran estimadas las dotes angelicales de la finada y el aprecio y consideración que les merece su afilida familia.

También concurrieron al sagrado templo las personas más distinguidas de la Colonia de Carabanchel bajo, en donde la malograda señorita gozaba de las mayores simpatías y merecido cariño, á que se hizo acreedora por su bondadoso carácter y dulce trato.

Tanto á su respetable é inconsolable madre como á nuestro buen amigo y demás allegados de la finada, reiteramos nuestro más sentido pésame deseándoles la mayor resignación para sobrellevar tan dolorosa pérdida.

El Gobierno argentino ha nombrado representante especial en el centenario del Quijote al encargado de Negocios de la República Argentina en esta corte, Sr. D. Carlos María Ocantos, miembro correspondiente de la Real Academia Española.

Se asegura con insistencia que la señorita Ubau, que fué sacada del convento en que se encontraba, ha vuelto á ingresar en él, tan pronto como ha llegado á la mayor edad.

Por la Dirección general de la Deuda y Clases pasivas se ha declarado desierto la subasta celebrada el día 29 de Abril para la adquisición y amortización de la Deuda del Tesoro procedente del personal.

### Espectáculos para hoy.

LARA.—A las ocho y tres cuartos. (Moda).—Entre parientes.—Una casa es el amor.—(estreno).—(Sección doble).—Mañana de sol y Chiquilladas.

Imp. del Fomento Naval, Veneras, 5.

# LA FUNERARIA

PRECIADOS, 20

TELÉFONO 225

PRIMERA CASA EN SERVICIOS FUNEBRES

## 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.
- Máquina de 100 toneladas.
- Construcción de máquinas y calderas de vapor.
- Especialidad en máquinas marinas.
- Material para minas.
- Tranvías aéreos.
- Aparatos de gancho (con privilegio) para cualquier pendiente.
- Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
- Instalación de lavaderos.
- Construcciones metálicas, como fusates, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS  
PRESUPUESTOS GRATIS

## Diario de la Marina

Año XXXVI Madrid, 18 Agosto 1904 Dos ediciones

IMPRESIONES	Tipografía
FOMENTO NAVAL	Veneras, 5 - MADRID
POLÍTICA	
Ecos navales	Sumas en Ar. 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 pesetas línea.
Pasatiempos	Ale. del Valle
Frases de actualidad.	
En Madrid.	
Provincias.	
Unión Postal.	
Asia y América.	
América.	

## Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con **ORANTINA-MORANT**. Los médicos la recetan porque no ataca al corazón, como la antipirina, ni congestiona el cerebro, como otros calmantes.  
(VA POR CORREO)

DE VENTA: Madrid, principales farmacias. - Barcelona, Rambla de las Flores, 4. - Alicante, Mayor, 23 y 25. - Cádiz, Plaza de San Juan de Dios, 2. - Santander, San Francisco, 24. - Bilbao, Sres. Barandiarán y C.  
Una dosis, 0.25. - Caja con diez dosis, 2 pias.

## Don Pedro Ramón, ortopédico-especialista, en MADRID

**LIBRO INTERESANTE**  
SENSACIONAL. Interesa a las personas herniadas, señoras de abdomen voluminoso, a las que sufren relajaciones, descensos del vientre y de la matriz, dislocaciones uterinas y dolores lumbos-abdominales; así también a las conceptuadas de estériles y matrimonios sin hijos el libro *Tratamiento de éxito seguro sin intervenciones quirúrgicas*, que el ortopédico especialista P. Ramón (honorífico de por las Reales Academias de Medicina y Cirujía) ha publicado, y que recibirá gratis quien lo pida.  
CARMEN 38, 1.º, BARCELONA

**AVISO** El citado ortopédico especialista D. Pedro Ramón, como desde hace años viene haciéndolo, los días 14, 15, 16 y 17 del próximo Mayo se hallará en MADRID. Recibirá, de 10 a 1 y de 5 a 7, en el **HOTEL ORIENTE** (Arenal, 4).

## Viuda é Hijos de J. Barreras, Ingenieros VIGO

Constructores de vapores y lanchas para la pesca con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol.

Máquinas y calderas para la Marina

Agentes generales en España, de Plenty & Son Ltd. Newbury.

Más de 100 vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta Casa.

**ASTILLEROS**  
Talleres mecánicos de construcción

Instalación completa de fábricas de conserva y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal.  
e enviam presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

## SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

(BARCELONA)

**Carbones de las minas de Aller (Asturias).**  
Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo á Zamora y Ormaiztegui á Vigo, de Salamanca á la frontera portuguesa, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías á vapor.

**MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO**  
COMPAÑIA TRASATLANTICA  
Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués,  
Diríjase los pedidos á la

**SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA**  
APARTADO 131.-BARCELONA

O á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.º.-SANTANEFR, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.-GIRONA, D. Manuel Rubio.-AVILES, D. Luis Urquiano.-CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.-VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirijirse á las oficinas de la **Sociedad Hullera Española**  
Felayo, 6 bis.-BARCELONA

## VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.  
ALBERCANTON EN ESPAÑA: MONTEBELLAN, 3, MADRID

CONSTRUCIONES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTILES, MÁQUINAS MARINAS, BOMBAS, ARMILLERA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJERCITO Y MARINA, CARROS DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, SIGETEA, ANTRALLADORA Y MISIONERAS.

**FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPANIA**

- Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
- Fábrica de aceros, estomas y blindajes de Sheffield (River Don Works).
- Fábrica de cañones de tiro rápido, antralladoras y municiones de Krith y Grayford.
- Fábricas de cañones de tiro rápido y antralladoras, mantijas y proyectiles de Macclesfield (Plandencia de Las Armas C.º Ltd.-Plandencia-Guinzoco-España).
- Fábrica de cañones móviles de Birmingham.
- Fábrica de cañones de tiro rápido y antralladoras de Sweholm (Suecia).
- Laboratorio de cartucheria en Darford.
- Fábrica en North Kent para proyectiles.
- Polligera de Malmes y Eynstone.

## La tuberculosis pulmonar

SE PUEDE CURA

Tratamiento científico comprobado por el

## Doctor Segundo Belver

presentando los enfermos en la Sociedad de Estudios Clínicos de la Habana.

Primer grado: curación del 90 por 100 en el término de seis á ocho meses.  
Segundo grado: curación del 90 por 100 en el término de nueve á doce meses.  
Tercer grado: si el enfermo no está muy agotado y conserva en buen estado su tubo digestivo, pueden concebirse esperanzas.

La tos y la fiebre se modifican rápidamente; el sueño se hace reparador; el apetito aumenta y el enfermo se nutre y recobra sus perdidas fuerzas.

Escribid con detalles de la marcha de la enfermedad al Dr. Segundo Belver.  
Montera, 41.-MADRID.-Consulta gratis.

## 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 PARAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURGOS.

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

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

## Mucho más barato

que las liquidaciones y saldos vende la **Grán Fábrica de Camas, SEGOVIA, 29** en sus inmensos almacenes  
ATOCHA, 8, 10 y 12 frente á la calle de Carretas

Camas de latón, de hierro y madera, Colchones, Camas-colchón de todos los sistemas y Muebles de todas clases. Construcción de toda clase de Camas y Muebles á capricho del comprador. Exportación á provincias. -Contratas para el Ejército, Hospitales y Colegios.

**Atocha, 8, 10 y 12** (frente á la calle de Carretas).

## Pastillas BONALD

**Clore bore-sódicas con coccina.**  
De eficacia comprobada por los señores Médicos para combatir las enfermedades de la boca y de la garganta. Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, picor, aftas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, afonía producidas por causas periféricas, fétidez del aliento, etcétera. Las pastillas BONALD, premiadas en varias exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron en su clase en España y en el extranjero.

## ACANTHEA VERILES

Poiliglicofostato de BONALD.-Medicamento Antineurálgico y antiabólico. Tonifica y nutre los sistemas óseo, muscular y nervioso y lleva á la sangre elementos para enriquecer el glóbulos rojo.  
Frasco de Acanthea granulada, 5 pesetas. Frasco del vino de Acanthea, 4 pesetas.

## ILIXE ARTIBACIL BONALD

(Thiocol chinamo-vanadito ferro-glicérico)  
Combate las enfermedades del pecho.  
Tuberculosis incipiente, catarros bronco-neumónicos, laringo-faríngeos, infecciones gripales, patidicas, etc., etc.

**Precio del frasco, 5 pesetas.**  
De venta en todas las farmacias y en la del autor, Núñez de Arce (antes Goyagaera), 12, Madrid. En Barcelona, Gignás, 5.  
Fuente: Real (Cádiz).  
opósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Poo.

## Solución SANCHEZ SANTANA

de Hlicerofosfato de cal croscotal  
**TERPINOL Y HERGINA** 2 pesetas frasco

Por su composición y la dureza de sus componentes, así como por el procedimiento adoptado en el Laboratorio químico del Sr. Santana, uno de los más antiguos de Madrid. Se puede considerar este solución como la de mejores resultados conocidos, así se puede justificar por numerosos certificados médicos.

Para curar la bronquitis en todos sus estadios.  
Para curar la tuberculosis en su 1.º y 2.º grado.  
Para curar los catarros crónicos y agudos.  
Para curar la debilidad general y raquitismo.

De venta en todas las Farmacias de España.  
Depósitos de específicos. En casa del autor, calle del Poz, núm. 20.

**Farmacia y Laboratorio Químico**

## SERVICIOS DE LA COMPANIA TRASATLANTICA

**Línea de Cuba y Méjico.**  
El día 17 de Mayo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña el vapor *H. M. Cristina*, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacifico, con trasbordó en Habana al vapor de la línea de Venezuela la *Columbia*. Combinación para el Puerto de Cuba é Isla de Santo Domingo.

**Línea de New-York, Cuba y Méjico.**  
El día 26 de Mayo saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Buenos Aires*, directamente para New York, Habana y Veracruz. Combinaciones para diversos puertos de los Estados Unidos. Horarios Cuba é Isla de Santo Domingo.

**Línea de Venezuela, Cuba y Méjico.**  
El día 11 de Mayo saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *Montevideo* directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Límón, Colón, Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordó en Habana. Combinación por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacifico, 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 trasbordó en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordó en Puerto Rico. También carga para Maracaibo, Caripano, Cero y Cumaná con trasbordó en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordó en Curacao.

**Línea de Filipinas.**  
El día 27 de Mayo saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *Isla de Luzón* directamente para Génova, Pe. Salá, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordó los puertos de la costa oriental de Africa de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

**Otros servicios de Buques Aéreos.**  
El día 3 de Mayo saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor *P. de Salazar*, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

**Línea de Canarias.**  
El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, el 20 de Málaga y el 22 de Cádiz, el vapor *M. L. Vallarido*, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

**Línea de Fernando Poo.**  
El día 25 de Mayo saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor *San Francisco*, para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

**Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes.**  
Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, sirviendo por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

**Avisos importantes.**  
Rebaja de los Fletes de exportación. -La Compañía hace rebajas de 30% en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 Abril 1904, publicado en la Gaceta de 22 del mismo mes.

**Servicios Comerciales.** -La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y la colocación de los artículos su venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

**Liquidación de todas las existencias**  
GRANDES REBAJAS

Aparatos eléctricos	Petecos.
Argón.	Carteras.
Porceianos.	Porcelanadas.
Bronces.	Tarjeteros.
Figuras.	Boquillas España.
Muebles.	Boquillas Ambar.
Columnas.	Pendientes.
Cristalerías.	Pulseras.
Vajillas.	Agujas para sombrero.
Batería de cocina.	Imperdibles.
Esencias.	Cepillos, todas clases.
Agua de Colonia.	Escribanías.
Navajas.	Tinteros.
Cuchillos.	Termómetros.
Cabierros.	Platos de colgar.

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.  
Preciados, 34 y Carmen, 13.  
**Tiendas**