

Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.415

Redacción y Administración

Madrid, Jueves 19 de Octubre de 1906

Galie de San Bernardo, 19

Dos ediciones diarias



Conducta inexplicable.

Resignado, pero no convencido, aseguran que se manifestó ayer tarde el ministro de Marina al salir del Consejo que se celebró en el Senado, diciendo a todos los que quisieron oírle, que la gestión de la Armada se hacía imposible de no concederse los aumentos que había introducido en el presupuesto para el año próximo, encaminados únicamente a salvar lo que existe en nuestra Marina de guerra.

De estas palabras y de otras más significativas pronunciadas en la intimidad, se desprende que en el ánimo del Sr. Villanueva combaten con rudeza dos opuestas ideas; la de su deber como ministro de Marina, y la de político disciplinado, que no quiere ser la causa determinante de una crisis en los actuales momentos.

Esta conducta, que no sabemos si apreciará en cuanto vale el presidente del Consejo, implica el dejar en una situación insostenible la gestión de la Marina con un presupuesto que salvó lo existente hace tres años, pero que no tiene fuerza ya para continuar sirviendo con eficacia, pues con el tiempo las circunstancias y las necesidades han variado.

Al amoldar las cifras de ese presupuesto con ligeros aumentos a las exigencias actuales, se confeccionará un presupuesto falso, que fué precisamente lo que el Sr. Cobian se propuso corregir al calcular aquel cómputo de gastos para la Marina y ésta volverá a caer en el abismo de desconfianza con la necesidad de créditos suplementarios para saldar los gastos de servicios, que como no se suprimen porque son imprescindibles, continúan irrogando gastos que no hay más remedio que pagar más pronto o más tarde.

¿Qué ventaja, preguntamos nosotros, tiene para la política de nivelación económica el que ahora se presente para la Marina ese presupuesto falso, si de todos modos se han de conceder esos créditos suplementarios antes de finalizar el ejercicio para que dicho presupuesto fué calculado? ¿Es que por omitir en un presupuesto doméstico el pago de la casa que forzosamente hay que hacer, puede nadie abrigar la ilusión de que gasta menos o que cuenta con más recursos?

Eso sería pueril y absurdo tratándose de un individuo, pero es altamente inmoral y desorganizador cuando lo hace el Estado y mentira parece que un hombre como el señor Echeagaray ponga tan pertinaz empeño en la mixtificación de los presupuestos, alegando que de ese modo se levanta el crédito de la Hacienda española.

Si esto no se logra, en cambio se aumentará para el porvenir la necesidad de gastos aun mayores en la Marina, por no haber tenido la previsión, en los momentos presentes y oportunos, de consignar las menores sumas necesarias para conservar lo existente, que es lo menos que puede pretender una gestión de la Armada consiente de sus deberes.

El Sr. Villanueva estaba lleno de razón al resistirse a presentar un presupuesto falso para los gastos de la Marina, y al no prestarse a supercherías económicas que a nadie engañan y tanto daño causan a los servicios públicos nacionales, pero sentimos discrepar del ministro de Marina cuando lo vemos después mostrarse resignado a pasar por cuanto se le impone, triunfando en su ánimo la idea de no entorpecer ni quebrantar al actual Gabinete, cuyo fracaso en todos los órdenes de la gobernación del país no puede ser más notorio, y cuyos días, por tal razón, están ya contados.

¿A qué hacerse solidario en ese fracaso de hombres destinados a no volver jamás a figurar en la política de España?

¿Para qué sacrificar la Marina y su reputación como ministro en aras de lo que ya no tiene vida?

La resignación del Sr. Villanueva, ante las injustas exigencias del presidente del Consejo y del ministro de Hacienda acaso, la califique éste algún día dándole el título de uno de sus dramas.

O locura ó santidad.

PROGRESOS MARÍTIMOS

SALVAMENTO DE BUQUES

Los siniestros marítimos tan frecuentes han dado lugar al nacimiento de una industria, que es la del salvamento de buques.

Hasta hace poco no se ha dispuesto de elementos apropiados para el objeto, pero ya se fabrica material a propósito para ello, y se dispone de personal inteligentísimo que se consagra a tales fines.

A Copenhagen corresponde el honor de haber construido el primer buque destinado exclusivamente al servicio de salvamento de buques.

En efecto, en los astilleros Svitzer de dicho punto se ha lanzado el «Viking», vapor que, no sólo pone a flote los barcos que por accidente de mar se van a pique, sino que los renueva.

Sus dimensiones, apropiadas a tan importante servicio, son: eslora, 47,37 metros; manga, 8,28; puntal, 4,19. Su máquina es de triple expansión y a 130 revoluciones por minuto puede desarrollar una potencia de 1.000 caballos y una velocidad de marcha de 12 millas por hora.

La particularidad de los barcos especialmente destinados al servicio de salvamento de buques es llevar a bordo una poderosa estación de bombas.

En el «Viking», la máquina puede accionar las bombas, cuyo funcionamiento permite extraer 4.000 toneladas de agua por hora; y se comprende cuán rápidamente puede efectuarse el choque con tan poderosos elementos.

Tocante a los buzos, pueden disponer de lámparas eléctricas que funcionan bajo el agua,

y además hay un proyector que disipa las tinieblas submarinas en que trabajan.

El «Viking» lleva también una instalación completa de aire comprimido, que permite a los buzos emplear en sus operaciones bajo el agua una perforadora que facilita extraordinariamente la colocación de tapones y placas para cejar las vías de agua en los cascos metálicos de los buques naufragos.—X.

MARINOS FRANCESES EN VILLAGARCIA

Villagarzia 18.

Los oficiales del crucero «Dugai Troin» fondeado en la bahía, fueron ayer obsequiados con un té. El Casino dió en su honor un baile con espléndido refresco. Hoy se celebrará una fiesta a bordo, y mañana una excursión por los alrededores.

El cambio de obsequios entre los marinos franceses y los villagarzianos, da ocasión a que se crucen frases de mutua simpatía y de sincero afecto.

Lamentaciones tardías.

No le interesan al país gran cosa las cuestiones electorales y lo ha demostrado volviéndose de espaldas a las urnas en las pasadas elecciones; pero no por eso deja de escandalizarse al saber, porque ya lo ha dicho un diputado de la nación en el Congreso, que hay en España un sitio en donde sin haber censo electoral se hacen las elecciones.

Esto es ya lo último que puede suceder en materia de parcialidad y de caciquismo; y el Gobierno que lo consiente es reo de arbitrariedad. Si eso ocurre sin protesta de quienes tienen el primer deber de cumplir la ley, no puede extrañar a nadie que el país esté cada vez más divorciado de las urnas.

Y llegará un día en que el sistema parlamentario esté tan desprestigiado, tan desprovisto de autoridad, que no tenga fuerza moral ni política para la función legislativa. Este mal gravísimo ya se está empezando a sentir; pero mientras haya Gobiernos que afecten imparcialidad tolerando que sean válidas elecciones hechas sin censo electoral, no habrá derecho a lamentarse.

No se le ve remedio inmediato ni remoto a este desafuero tan manifiesto; y son de aplaudir, sean quiénes fueren, los que alzan su voz contra tales complacencias y compadrazgos.

El cuerpo electoral puede retraerse de ir a las urnas sin que por eso merezca censura. Tiene un derecho y lo ejerce o no lo ejerce, según la confianza que le merezca el candidato; pero el poder público no por eso está autorizado a faltar a la ley; y lo ocurrido en ese distrito debiera castigarse de un modo ejemplar.

Si ese caso se repitiera ¿continuarían impertérritos en sus puestos, sin responsabilidad, los que tienen el deber de evitarlos? ¿Qué consecuencias se derivarían para el funcionamiento del régimen parlamentario?

Quéjense los amigos del Gobierno de lo mucho que va dilatándose la constitución del Congreso. No tienen razón; es más, no tienen derecho para quejarse, y no lo tienen porque el Gobierno es el que ha autorizado esos tranques.

No se puede predicar virtud y no ejercerla, y cuando las palabras están desmentidas por los hechos, lo menos que se puede hacer es arrostrar las consecuencias, y ese y no otro, es, en la ocasión presente, el papel del Gobierno.

DESDE CARTAGENA

Prácticas de Artillería.

Cartagena 18.

Ayer comenzaron las escuelas prácticas de artillería en las baterías de la boca del puerto, con magníficos resultados.

Se hicieron diez disparos con piezas de a quinco, sobre blanco fijo, desde la batería de Santa Ana.

Asistieron las autoridades de la plaza y el capitán general del departamento, acompañado del jefe de E. M., jefe de la brigada de infantería de Marina y muchos jefes y oficiales del cuerpo general de la Armada.

Los días 25, 27 y 28 habrá ejercicios de noche con un gran proyector colocado en las baterías. Un remolcador situado fuera de la bahía, disparará cohetes, para advertir del peligro a los buques que crucen frente a ésta.

Crucero averiado.

Cádiz 18.

Ha llegado el crucero alemán «Stoch», procedente de Canarias, donde reparó provisionalmente importantes averías que sufría.

Trae roto el codaste, que reparará en la Carraca.

Cambió con la plaza los saludos de ordenanza.

De mal en peor.

Va ya generalizándose la idea de que no estará legalizada la situación económica dentro del plazo marcado por la Constitución, y como esto lleva aparejado el fracaso del Gobierno, se hacen muchas conjeturas respecto a lo que podrá suceder si esos recelos se confirman.

En otras circunstancias, la situación política cambiaría radicalmente; pero los hechos se imponen; y sucede que el partido

conservador ha salido del poder por sus divisiones que lo incapacitaron para legalizar la situación económica; y ahora los liberales incurren en el mismo inconveniente.

¿Gobiernan en realidad los liberales ó es sólo una fracción más ó menos importante del mismo la que tiene las responsabilidades del poder? Esta pregunta se la hacen in mente todos los españoles, y la respuesta es clara y definitiva: No; los liberales no gobiernan, porque los que están en el poder son solamente una fracción, tal vez la menos significativa.

Por consiguiente, el fracaso de esa fracción no debe, no puede alcanzar al partido liberal, que está en el caso de demostrar sus aptitudes para la función gubernamental. En este sentido es en el que todo el mundo cree que se resolverá el conflicto político, que ya parece inevitable de que los presupuestos, todavía sin presentar, puedan ser ley antes del día 1.º de Enero de 1906.

Considérase, pues, que la vida del Gobierno es muy efímera y que le sustituirá más ó menos inmediatamente otra franca y resultante liberal.

Pero no hay que hacerse demasiadas ilusiones; el partido liberal está hoy en condiciones muy desfavorables, no tan desfavorables como las en que se encuentra el partido conservador, pero sin embargo, poco apropiadas para el cumplimiento de sus altas responsabilidades ante el país.

La política española va de mal en peor. Se desfilende por la pendiente sin esperanza de recobrar el terreno perdido. Las esperanzas de redención nacional son cada vez más débiles, y si el partido liberal fracasa, como ha fracasado el partido conservador, los temores ante la incertidumbre del porvenir se agigantan.

Cuando los partidos de Gobierno se incapacitan, hay que renovarlos ó sustituirlos; pero ¿cómo y con qué se van a sustituir ó renovar nuestros partidos de Gobierno? Ese es el problema.

DEL JAPON

Londres 19.

Telegrafían de Tokio que el acorazado ruso «Pobieda» ha sido puesto a flote.

Contrastes.

MÚSICA CELESTIAL

La concerrada más formidable que se ha dado desde que el mundo es mundo, es la que según los periódicos viene «operando» en un pueblo de Galicia, de cuyo nombre no debemos acordarnos varias gentes de buen humor.

El zapancón de Italia ha tenido el capricho de herir con su amorosa flecha el corazón de un vejestrón de ochenta y dos años, que se va a casar con una joven de veintidós.

Seenta años de diferencia no son nada comparados con la eternidad, pero a los concuevicos de esa pareja tan desigual, se les ha puesto en el repechero mostrar su discrepancia, y arman tal estrépito todas las noches con almireces, sartenes, cencerros y demás instrumentos de producir ruido, que se hace de todo punto imposible la vida en dicho punto, que para más detalles, diré que está a orillas del mar.

Los telegramas dicen que los municipales, al tratar de disolver a los de la concerrada, se vieron arrollados, y ha tenido que intervenir la guardia civil de Caballería, pues los manifestantes, que pasan de 700, campaban por sus respetos.

¡Famosa concerrada! Después de varias cargas en las que resultaron algunos contusos, los de la concerrada huyeron hacia el mar, y ganando varios vapores de pesca y otras embarcaciones, se hicieron a la mar, donde no pudieron penetrar los guardias, y desde allí siguieron dándole a las sartenes, a los cencerros, a las latas petroleras y a los almireces.

El viejo de los ochenta y dos años debe estar, como dice la gente del bronco, verdaderamente «abronco», y la muchacha de los veintidós por completo atívida. La ley está de su parte. Se quieren casar y se casarán, *Deo volente*, pero la concerrada no hay quien se la quite, en justo castigo a su desigualdad.

Peró los de la concerrada, implacables y tercos, debieron pensar que no es caso inédito el que los viejos, sobre todo si tienen dinero, se casen con jovencitas frescas y rollizas, y ahí está la literatura de todos los tiempos, poniendo de relieve y en evidencia la frecuencia de esos enlaces, llamémoslos así, tan desiguales.

Y ahora mismo, ¿no le ocurre eso a la nación española? El viejo caciquismo, no está enamorado, como ese otro de Galicia, de ella, «hasta los tuétanos»; y por eso a nadie se le ocurre dar la gran concerrada a estos otros novios tan desproporcionados.

Verdad es que esos otros amores no le resultan al país, pero ello es, ello sucede, ello se verifica y lo demás es música, por música, no de cencerros, ni de almireces, sino celestial, que es hasta ahora, y mientras no se demuestre lo contrario, la más armoniosa que existe.

Abel Imart.

EL CONSEJO DE AYER

Se reunió en el Senado y fué preparatorio del que se ha de celebrar hoy en Palacio.

El ministro de Marina manifestó al salir del Consejo, que su actitud más bien que de intransigencia, era motivada por su afán de mantener y conservar lo existente en su Departamento, pues desea conservar el digne de Mahón, terminar los cruceros «Reina Regente» y «Cataluña» y sustituir la «Nautilus» por un buque mixto.

El ministro de Estado manifestó que había telegrafiado al Sr. Llavera para que sea puesto en libertad el hermano del moro «Valiente», a fin de rescatar a los oficiales ingleses apresados en Ceuta.

Añadió que es cosa resuelta que el Rey

en su viaje a Alemania vaya también a Munich y Viena.

Se ocupó además el Consejo, del estado de relaciones entre el Banco de España y el Tesoro y del estampillado de la Deuda exterior.

Fué aprobado el Tratado de extradición entre España y Cuba.

El ministro de Obras públicas dió cuenta de su viaje a Aragón, exponiendo las necesidades de aquella región y del estado del Canal de Tamarit, cuyas obras requieren tales créditos que no caben en los presupuestos.

CONJURACIÓN EN PRETORIA

Los telegramas de Pretoria recibidos hoy, dan algunos detalles sobre el asunto de la conjuración anti alemana fraguada por numerosos boers, y que ya hace algún tiempo comunicara a esos lectores.

Parece que el asunto tiene más importancia de la que se le concedía al comienzo, puesto que la conjuración se exteriorizó, aunque fué ahogada en su primera manifestación sediciosa.

Varios centenares de boers, de los contratados por los alemanes para trabajos agrícolas, habían formado el proyecto de apoderarse de los parques de artillería.

Descubierta el complot en el momento que iba a realizarse, se trabó una lucha encarnizada, en la que perdió la vida un boer, resultando otro gravemente herido.

¡Sete conjurados fueron detenidos, habiendo dos de ellos conseguido fugarse.

Desde Ferrol.

Noticias de Marina.—Del Departamento.

16 Octubre.

Cuerpo general.—Se presentó y embarcó en la corbeta «Nautilus» el teniente de navío D. Alfredo Pardo y Pardo.

—Pasó a las órdenes del comandante general del Arsenal el alférez de navío D. Ginés de Padroes Castro.

—En Villagarzia fué pasaportado para Ferrol, desembarcando del cañonero «Vasco Núñez de Balboa», el alférez de navío D. Joaquín Jáudenes y Bárcena.

Infantería de Marina.—Solicita pasar a Fernando Pó a prestar sus servicios el capitán don Juan Rodríguez Pita.

Contramaestros.—Se presentó de Cartagena y pasó destinado a la sección, el segundo graduado D. Pedro Varela Dopto.

Masistrato.—Se concedieron dos meses de licencia por enfermo al aprendiz de maquinista Ramón Camacho Rodríguez.

—Pasó destinado al Arsenal, desembarcando del crucero «Cardenal Cisneros», el idem Evaristo Mosquera Díaz.

BUQUE ENCALLADO

Almería 18.

Ayer, al mediodía se recibió en aquella capital la noticia de que en Punta Entinas, había encallado un barco.

Inmediatamente y poco después de las tres de la tarde, salieron con rumbo a dicho punto el vapor español «Trinidad», de la matrícula de Bilbao y el remolcador «El Siglo», del señor Acosta.

Hasta ahora se desconoce el porte y la nacionalidad del buque encallado.

DESDE WASHINGTON

3 de Octubre.

El *Sun*, de Nueva York, nos informa que los americanos y los ingleses no simpatizan con los húngaros en el desacuerdo planteado entre éstos y su soberano Francisco José. Eso lo cree sin esfuerzo; en el caso de los americanos, porque desde que los Estados Unidos sujetaron a los filipinos que querían ser independientes, y se apoderaron de Puerto Rico sin consultarlo y perdieron un poco de agua en el vino de la independencia cubana, ya no creen tanto como antes en el derecho de los pueblos; además, el dar la razón no paga, *it does not pay*, como pagaba el darsela a los separatistas cubanos. Cuanto a los ingleses, tienen la escama de que en Austria-Hungría se prepara algo que puede ser favorable a Alemania, por ejemplo, una disolución del imperio-reino, gracias a la cual los alemanes lleguen a tener puertos en el Mediterráneo.

Peró—seamos justos—la explicación que el *Sun* da de la frialdad de ingleses y americanos con los magdiarés, es aceptable. Inglaterra y los Estados Unidos aplaudieron al pueblo húngaro en 1848 y 1849 cuando peleaba por ser libre y autónomo; ahora es; y los americanos y los ingleses no se explican—dice el *Sun*—cómo los magdiarés se proponen derrocar a un monarca que, no sólo los ha hecho libres, ¡sino que les permite gobernar a los slavones que están en mayoría en Hungría; esto es, les ha dado no sólo derechos que los correspondían, sino privilegios que no merecen.

Y agregó ya que intentan despojar a Francisco José de la corona por un motivo tan fútil, ante la opinión imparcial de los extranjeros, como su resolución de que se siga mandando en alemán en su abigarrado ejército. «No queda ya—dice el *Sun*—más que ese signo de unidad y a él se aferra el soberano. Debe por eso, perder un trono».

Muy bien discurre; pero como la historia registra revoluciones, cambios de dinastía, matanzas, desintegraciones de imperios, etc., etc., originados, al parecer, por cosas ficticias, hemos de admitir ó que los magdiarés han perdido la cabeza ó que en este asunto hay, como diría Bastiat, «lo que se ve y lo que no se ve». Lo primero descartado; la agitación está dirigida por personajes de casi todos los partidos; es una coalición, en la que entran desde los ultramontanos hasta los radicales avanzados, con excepción de los socialistas; y todas las clases de la sociedad desde los grandes magnates territoriales hasta los pequeños burgueses, es aceptable. Inglaterra y los Andrássy; son verdaderos hombres de Estado, serenos y expertos, que han gobernado. ¿Cómo es que dan notas tan altas como el intransigente Kossuth?

Esto es lo que induce a sospechar que hay algo que no se ve; y eso algo pueden ser un

plan, combinado con una potencia extranjera, para traer el desmembramiento, ó acaso, la disolución de Austria-Hungría antes de que muera Francisco José. Este es anciano, moderado, liberal, humano, caballeroso; tal vez se negaría a emplear la fuerza mientras que su sucesor, joven y fogoso, no querría perder el trono de Hungría más que en los campos de batalla.

El *storm center* está, como dije ayer, en Budapest. En pocos días se ha olvidado a rusos y japoneses; y ahora, toda la atención se concentra en la querrela entre el pueblo magdiar y el más desgraciado y el más noble de los Hapsburgos. Si hay avenencia, se disiparán grandes inquietudes; si hay rompimiento, será el «salto en la oscuridad», de que habló un político inglés, porque no es posible prever si todo se reducirá a que Hungría se separe de Austria ó si habrá grandes cambios en el mapa europeo y conflictos armados.

Y aquí, entretanto, se sigue dando vueltas al tema del dinero con las instituciones financieras ó industriales contribuyen para los gastos de elecciones; tema, como he dicho antes de hoy, con varios aspectos. Uno de ellos es el meramen aritmético. ¿Cuánto cuesta una campaña electoral para la Presidencia de los Estados Unidos?

La de 1896, les costó a los republicanos cuatro millones de pesos, según ha dicho uno de los manipuladores electorales al *Globe*, de Nueva York. Y este perito electoral ha agregado.

—Le corresponden 5 centavos a cada habitante, y menos de 20 a cada elector.

Peró como sólo se elige Presidente cada cuatro años, hay que dividir el gasto por cuatro; y así, a cada elector le sale a un *nickel* (5 centavos) por año la campaña electoral. Suponiendo que el partido democrático gaste lo mismo que el partido republicano, el gasto total será doble; esto es, 10 centavos por año.

A los franceses les sale más barata la elección de presidente de la república. No hay campaña; nada de folletos y demás literatura; nada de procesiones ni de borracheras. Los senadores y los diputados se encargan de hacer el presidente; y lo hacen en dos ó tres sesiones, sin poner en la cuenta más que el almuerzo y los refrescos. Y si se compara la calidad de los presupuestos americanos con la de los franceses, no se dirá que en París se contentan con un artículo inferior.

X. Y. Z.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CDLV

Continuamos la relación de los cruceros de segunda clase, donde la dejamos en el anterior artículo.

8. «Descartes», de acero, con 3.980 toneladas de desplazamiento, 99,10 metros de eslora, 12,76 de manga, 6,38 calado, dos hélices, nueve caballos, construido en 1894, armado con cuatro cañones de 16 centímetros C. S., cuatro de diez centímetros, ocho de 47 milímetros, cuatro de 37 milímetros, y dos tubos; 21 nudos de velocidad, 800 toneladas de capacidad en las carboneras y 396 individuos de tripulación.

9. «Da Chayla», de acero, con 4.000 toneladas de desplazamiento, 98,80 metros de eslora, 13,28 de manga, 6,08 calado, dos hélices y máquina de 9.500 caballos, construido en 1895, armado con seis cañones de 16 centímetros C. S., cuatro de diez centímetros, diez de 47 milímetros, nueve de 37 milímetros y dos tubos; con 19 nudos de velocidad, 624 toneladas de capacidad de carboneras y 385 tripulantes.

10. «Friant», de acero, con 3.722 toneladas de desplazamiento, 94 metros de eslora, 13,07 de manga, 6,08 de calado, dos hélices, 9.100 caballos, construido en 1893, armado con seis cañones de 16 centímetros C. S., cuatro de diez centímetros, 11 de 37 milímetros, ocho ametralladoras y dos tubos, velocidad 19,7 nudos, capacidad de las carboneras 587 toneladas y tripulación 328 hombres.

11. «Jean Bart», de acero, con 4.160 toneladas de desplazamiento, 110 metros de eslora, 13,07 de manga, 6,14 calado, dos hélices, máquina de 8.000 caballos, construido en 1899, armado con cuatro cañones de 16 centímetros C. S., cuatro de 10 centímetros, 14 de 65 y 47 milímetros, ocho ametralladoras y tres tubos, su velocidad 19 nudos, capacidad de las carboneras 940 toneladas y tripulantes 376.

12. «Pascal», de acero, con 3.998 toneladas de desplazamiento, 99,10 metros de eslora, 12,76 de manga, 6,38 de calado, dos hélices, 8.729 caballos, construido en 1895 y armado con cuatro cañones de 16 centímetros C. S., 10 de 10 centímetros, ocho de 47 milímetros, cuatro de 37 milímetros y dos tubos, su velocidad 19,7 nudos, 800 toneladas de capacidad en las carboneras y 382 tripulantes.

13. «Amiral-Protet», de acero, 4.115 toneladas de desplazamiento, 100,62 metros de eslora, 13,28 de manga, 6,38 de calado, dos hélices, máquina de 9.300 caballos, construido en 1893, y tiene cuatro cañones de 16,04 centímetros C. S., 10 de 10 centímetros, ocho de 47 milímetros, cuatro de 37 milímetros y dos tubos, su velocidad 20,2 nudos, capacidad de carboneras para 610 toneladas y 425 tripulantes.

14. «Stax», de acero, 4.502 toneladas de desplazamiento, 87,55 metros de eslora, 14,89 de manga, 7,29 de calado, dos hélices, máquina de 6.522 caballos, construido en 1884, armado con seis cañones de 16 centímetros C. S., 10 de 14 centímetros, seis de 47 milímetros, seis de 37 milímetros, cuatro ametralladoras y dos tubos, su velocidad 16,7 nudos, 1.000 toneladas de capacidad en las carboneras y 473 tripulantes.

15. «Suchet», de acero, con 3.427 toneladas, 98 metros de eslora, 12 de manga, 6,15 de calado, dos hélices, 9.500 caballos, construido en 1893 y armado con seis cañones de 16 centímetros C. S., cuatro de 10 centímetros, 11 de 65 milímetros, 16 de 47 y 37 milímetros, seis ametralladoras y siete tubos. Su velocidad 20 nudos. Capacidad de las carboneras 480 toneladas y 335 tripulantes.

Cruceros de tercera clase.—1.º «Cécilio»

gon, de acero, 1.848 toneladas de desplazamiento, 94,84 metros de eslora, 9,12 de manga, 5,24 de calado, una hélice, máquina de 6.000 caballos, construido en 1883, armamento cuatro cañones de 14 centímetros, C. S., ocho de tiro rápido, cuatro ametralladoras y cuatro tubos; velocidad dos á seis nudos, capacidad de las carboneras 200 toneladas y 200 hombres de tripulación.

2.º «Cosmos», de acero, con 1.877 toneladas de desplazamiento, 94,84 metros de eslora, 9,12 de manga, 5,24 de calado, dos hélices, 6.000 caballos, construido en 1883, con igual armamento que el anterior y cinco tubos, velocidad 19,5 nudos ó igual capacidad y tripulantes que el anterior.

3.º «D'Estaing», de madera, 2.236 toneladas de desplazamiento, 79,94 metros de eslora, 11,24 de manga, 5,84 de calado, una hélice, 3.034 caballos, construido en 1879, con 15 cañones de 14 centímetros, ocho ametralladoras, velocidad de 15 nudos, cubida en carboneras de 300 toneladas y 264 tripulantes.

4.º «D'Estrées», de acero, con 2.452 toneladas de desplazamiento, 94,54 metros de eslora, 11,85 manga, 5,16 calado, dos hélices, máquina de 8.500 caballos, construido en 1896, armado con dos cañones de 13,8 centímetros, C. S., cuatro de 10 centímetros, ocho de 47 milímetros y dos de 37 milímetros; velocidad 29,5 nudos; capacidad de las carboneras 480 toneladas y 234 tripulantes.

5.º «Forbin», de acero, 1.848 toneladas de desplazamiento, 94,84 metros de eslora, 9,12 de manga, 5,24 calado, dos hélices, 5.700 caballos, construido en 1888 y armado con cuatro cañones de 14 centímetros C. S., ocho de tiro rápido, cuatro ametralladoras y cinco tubos; su velocidad 29,5 nudos; capacidad de carboneras 200 toneladas y 200 tripulantes.

6.º «Galilee», de acero, 2.317 toneladas de desplazamiento, 101 metros de eslora, 11 de manga, 5,16 de calado, dos hélices, máquina de 6.800 caballos, construido en 1896 y armado con cuatro cañones de 14 centímetros, C. S., dos de 10 centímetros, ocho de 47 milímetros, seis de 37 milímetros y cuatro ametralladoras, 29,50 nudos de velocidad, 226 toneladas de cubida en carboneras y 263 tripulantes.

7.º «Yvernay», de acero, con 2.452 toneladas de desplazamiento, 94,54 metros de eslora, 11,95 manga y 5,40 de calado, dos hélices, máquina de 8.500 caballos, construido en 1899, armado con dos cañones de 13,8 centímetros C. S., cuatro de 10 centímetros, ocho de 47 milímetros y dos de 37 milímetros; velocidad 29,50 nudos, 480 toneladas de capacidad en las carboneras y 234 tripulantes.

8.º «Lalande», de acero, con 1.827 toneladas de desplazamiento, 94,54 metros de eslora, 9,12 de manga, 5,17 de calado, dos hélices, máquina de 6.000 caballos; fué construido en 1889 y se halla armado con cuatro cañones de 14 centímetros C. S., ocho de tiro rápido, cuatro ametralladoras y cinco tubos; su velocidad 19,5 nudos, capacidad de carboneras 200 toneladas y 200 tripulantes.

9.º «Lavoisier», de acero, con 2.300 toneladas de desplazamiento, 100,32 metros de eslora, 10,30 de manga, 5,16 de calado, dos hélices, máquina de 7.400 caballos; construido en 1897 y armado con cuatro cañones de 14 centímetros, dos de 10 centímetros, ocho de 47 milímetros, seis de 37 milímetros, cuatro ametralladoras y dos tubos; su velocidad 21,5 nudos, capacidad de carboneras 226 toneladas y 363 tripulantes.

10.º «Linois», de acero, 2.275 toneladas de desplazamiento, 97,58 metros de eslora, 10,33 de manga, 5,10 de calado, dos hélices, 6.600 caballos; construido en 1894, armado con cuatro cañones de 14 centímetros C. S., dos de diez centímetros, diez de 40 y 37 milímetros, cuatro ametralladoras y cuatro tubos; velocidad 20 nudos, 200 toneladas de capacidad en las carboneras y 248 hombres de tripulación.

11.º «Milián», de acero, con 1.750 toneladas de desplazamiento, 92,11 metros de eslora, 9,72 de manga, 4,77 de calado, dos hélices, máquina de 3.986 caballos; construido en 1884, armado con dos cañones de 10 centímetros C. S., 10 de 47 milímetros, dos de 37 milímetros y dos tubos; velocidad de 18 nudos, con capacidad en las carboneras de 400 toneladas y 186 tripulantes.

12.º «Nielly», de madera, con 2.257 toneladas de desplazamiento, 79,84 metros de eslora, 11,24 de manga, 5,59 calado, una hélice, máquina de 2.921 caballos; construido en 1880, armado con 15 cañones de 14 centímetros y ocho ametralladoras. Su velocidad, 15 nudos; capacidad de las carboneras, 300 toneladas y 264 tripulantes.

13.º «Sarcouf», de acero, con 1.848 toneladas de desplazamiento, 94,82 metros de eslora, 9,12 de manga, 5,24 de calado, dos hélices, máquina de 6.000 caballos; construido en 1889, armado con cuatro cañones de 14 centímetros C. S. y ocho de tiro rápido, cuatro ametralladoras y cinco tubos. Su velocidad, 19,5 nudos, con 200 toneladas de capacidad y 200 tripulantes.

Y 14.º «Trousde» de acero, 1.827 toneladas de desplazamiento, 94,54 metros de eslora, 9,42 de manga, 5,17 de calado, dos hélices, máquina de 6.000 caballos, construido en 1888; con igual armamento que el anterior y cuatro tubos; velocidad de 20,9 nudos; 3.000 toneladas de capacidad en las carboneras y 200 tripulantes.

Guardacostas acorazados. — Existen de servicio los once siguientes:

1.º «Amiral-Trahouart», de acero, 6.610 toneladas de desplazamiento, 89,07 metros de eslora, 17,63 de manga, 7,30 calado, dos hélices, máquina de 8.400 caballos, construido en 1893, con protección en las bandas de 0,460, en los cañones de 0,370 y en cubierta de 0,101, armamento dos cañones de 30,5 centímetros, ocho de 10 centímetros C. S., cuatro de 47 milímetros, 12 de 37 milímetros y dos tubos. Su velocidad 17 nudos, capacidad de las carboneras 300 toneladas y 362 tripulantes.

2.º «Bonivies», de acero, como el anterior, con 9.400 caballos, construido en 1892 y el mismo armamento, igual velocidad y capacidad y 343 tripulantes.

3.º «Caiman», de hierro y acero, con 7.600 toneladas de desplazamiento, 84,51 metros de eslora, 17,93 de manga, 7,50 calado, dos hélices, máquina de 6.000 caballos, construido en 1899, con 0,500 metros, espesor de la coraza en las bandas, 0,250 en las piezas, 0,101 en cubierta, armado con dos cañones de 27,04 centímetros, seis de diez centímetros, seis de 47 milímetros, cuatro de 37 milímetros y dos tubos; velocidad 15 nudos, capacidad de las carboneras 400 toneladas y 365 tripulantes.

4.º «Furieux», de hierro y acero, con 6.000 toneladas de desplazamiento, 75,08 metros de eslora, 17,93 de manga, 7,12 calado, dos hélices, máquina de 5.033 caballos, construido en 1896, con igual protección que el anterior, armado con dos cañones de 24,05 centímetros tiro rápido, diez ametralladoras y dos tubos; velocidad 14 nudos, 300 toneladas de capacidad en las carboneras y 248 tripulantes.

5.º «Jemmapes», de acero, 6.592 toneladas de desplazamiento, 86,36 metros de eslora, 17,32 de manga, 7,08 de calado, dos hélices, máquina de 8.250 caballos, construido en 1892, con protección de 0,460 de espesor en las bandas y cañones en la coraza, y 0,101 en cubierta, armado con dos cañones de 34 centímetros, cuatro de diez centímetros C. S., cuatro de 47 milímetros tiro rápido, diez de 37 milímetros y dos tubos; su velocidad 17,05 nudos, 300 toneladas de capacidad en las carboneras y 354 tripulantes.

6.º «Lalande», de acero, con 1.827 toneladas de desplazamiento, 94,54 metros de eslora, 9,12 de manga, 5,17 de calado, dos hélices, máquina de 6.000 caballos; fué construido en 1889 y se halla armado con cuatro cañones de 14 centímetros C. S., ocho de tiro rápido, cuatro ametralladoras y cinco tubos; su velocidad 19,5 nudos, capacidad de carboneras 200 toneladas y 200 tripulantes.

7.º «Lavoisier», de acero, con 2.300 toneladas de desplazamiento, 100,32 metros de eslora, 10,30 de manga, 5,16 de calado, dos hélices, máquina de 7.400 caballos; construido en 1897 y armado con cuatro cañones de 14 centímetros, dos de 10 centímetros, ocho de 47 milímetros, seis de 37 milímetros, cuatro ametralladoras y dos tubos; su velocidad 21,5 nudos, capacidad de carboneras 226 toneladas y 363 tripulantes.

Continuaremos estas listas en los artículos que van á seguir.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 18 de Octubre de 1905.

DESDE SAN FERNANDO

Noticias de Marina.—Del Departamento. 17 Octubre.

Se remiten á la sección de contramaestres, instancias de los segundos D. Manuel de Juan y D. Juan Teodoro Carrodaguas, en súplica de que se les conceda pasar á la de Ferrol, para que se informe.

—Se recibió oficio de la Capitana general de Ferrol, manifestando que para relevar en esta sección de contramaestres de este Departamento, vienen destinados el segundo D. José Lozano y el tercero D. Nicolás Besteiro.

—Al intendente se remite para informe instancia del tercer condestable Pérez Romero, en súplica de diferencia de sueldo.

—Para Ferrol ha sido pasaporteado el aiférez de navío D. Hermenegildo Franco, que pasa con licencia, fundada en el artículo 15 del Reglamento de situación de los buques. Pertenece á la del «Numancia».

—Embarca en el cañonero «Don Alvaro de Bazán», siendo con tal objeto pasaporteado para Canarias, el segundo contramaestre graduado D. Bernardo Insua, en relevo del de la misma clase y empleo D. Juan N. Domínguez Canizos.

De Ferrol ha sido pasaporteado para este Departamento el aprendiz maquinista D. Salvador Fernández González.

—A la Comisión liquidadora de Cuba se remite instancia del maquinista mayor de segunda clase D. Santos Llamas Martínez, que solicita abonos de créditos.

—Desembarca del cañonero «Don Alvaro de Bazán», el segundo Contramaestre D. Domingo Gaiño.

—Dispónese sea reconocido el primer Contramaestre D. Manuel Gargallo.

—Al Arsenal se interesa se manifieste el número de escribientes-delineadores necesarios para el servicio.

—Cesó en el servicio de guardia en el Hospital de San Carlos y embarca en el «Numancia», el segundo médico D. José Maistarra Ventur.

—Se aprobó la licencia concedida al auditor del Departamento D. Cristóbal del Castillo.

—Embarca en el «Numancia» el primer maquinista D. Antonio López.

—Idem idem del de igual empleo D. Manuel Balaeto.

—Embarcan en dicho buque los terceros maquinistas D. Angel Espinosa Piedra, D. Eloy Saliz Cárdenas, D. Jaime Vall, D. José Vega.

—Idem idem los aprendices maquinistas don Fernando Castelló y D. Angel Gherai.

—Pasó destinado á la Factoría del Arsenal el segundo maquinista D. Francisco Hernández Paredes.

Centenario de Trafalgar.

Por la Capitana general del Departamento se dan las órdenes convenientes para que el día 21 del actual á las diez y media se celebre en la capilla del Panteón de Marinos Ilustres, misa de requiem en sufragio del alma de los marinos muertos en el combate de Trafalgar. Asistirán comisiones de todos los cuerpos de la Armada, en traje de levita y sable.

CRÓNICA

LA PUERTA DEL SOL Y LOS BESANTES

Antiguas, verdaderas y muy diversas son las síntesis sociales, que hierven en el mismo centro de Madrid. Es un cuadro multicolor, variedad de iris, lo que constituye ese pugilato manso que pelea, repito, en el mismo centro de Madrid, cuya palestra, lectores, mejor dicho circo, adivinaréis de cuál se trata.

La Puerta del Sol; por ella entra con la misma libertad que la luz blanca y pura del día, el dolor de la miseria, mudo y resignado; por sus puertas grandes, ingentes, entran también la riqueza, el placer, la vida, en fin, satisfacción de todas las dulzuras imaginables.

Todos los que por allí pasamos sabemos la verdad profunda y exacta de aquella epístola moral que se titula *Debe huirse de la multitud*, que el maestro de Nerón, Séneca, dirigió á su discípulo Lucilio.

«Vuelvo más avaro y más ambicioso», decía la víctima del incendiario de Roma, y es verdad; pero nosotros conocemos y no conocemos, bulle y no bulle en nuestro cerebro esa fisiofía del inmortal cordobés.

Bulle, por cuanto sí haber leído la incomparable carta no nos podríamos sustraer á la verdad de esa revelación; no bulle, por cuanto habiéndola leído no practicamos las diversas doctrinas que contiene.

El llanto interno, la risa escondida, flotan de por vida allí en su amplio recinto, donde se agitan en combustión todos los gases psíquico-sociológicos, tan dispares los unos de los otros.

La Gloria, el Purgatorio, el Inferno; todos esos idealismos que adivinan los espiritualistas de fanatismo salvaje, juntos en perpetua compañía, con todas sus delicias, fuegos y tenebrosidades; lo que en la fantasía de esos seres idílicos y místicos hasta tropezar en el quietismo, no existe más que en la mente, si hemos de hablar en el puro lenguaje nominalista, allí está hecho carne; todo es real, material, nada hay de incorpóreo.

Aunque la Puerta del Sol no pierda nunca su aspecto, rnyo verdadero es el verano. Entonces, desde por la mañana, cuando apenas vibra su luz el alba, se va formando este flujo y reflujo que se apolpina y espera en los sotos de su vasta circunferencia.

Suave y lento, se va aumentando paulatino hasta la llegada del período álgido, del crepúsculo vespertino, la entrada del ocaso; se va abarrotando y el rumor humano aumenta su sonido. A las doce, se va deshaciendo suave y lentamente; llegan las dos, las tres de la mañana, é insensiblemente desaparece como evaporizado, para á las cuatro y las cinco de estas madrugadas irse formando otra vez, y continuar esta nunca interrumpida y matemática intermitencia.

Ricos, pobres, viejos, niños, ancianas, doncellas, casi todo cuanto de masa humana existe en Madrid por allí gira y evoluciona, durante el día y la noche, á dar su paseo cotidiano, contemplando la estética, tan sobria de esos versos arquitectónicos, que llamamos ministerio de la Gobernación, Hotel París, Hotel de la Paix, que se levantan excoelsos en aquel sitio alegre, bullicioso y... antagónico.

Estos, pasan sigilosos; esos, rápidos como metaeros; aquí, con gravedad pausada; otros ¡ay! se afincan con rigidez mal disimulada, é inmóviles, parándose ver en cada uno de ellos á Atlante petrificado por haber mirado el gesto profundo y horrible de la cerenada cabeza de Medusa.

Son los cesantes, esos eternos paupérrimos parias del dinero é ilotas de la fidelidad. Esos pobres pertenecen á la mesocracia, y hoy viven errante é ignorada su indigencia. Ellos son heraldos inconsonantes de esta enfermedad monetaria.

Sus mohosos vestidos delatan voluntarios, sin pregón ninguno, algo más necesidad que esta eterna pesadilla del obrero. El ingenio también tiene sus epigramas feroces para estos desgraciados. Todas las desventuras parecen cernirse en el cielo, puro de su ánimo tan grande y sereno.

Ahora que ha pasado el verano me acuerdo de algunos que les he visto cuando las nubes se aglomeraban en el aire, negras y macizas, que los he visto huir de la cascada que se despeñaba hacia la tierra, refugiándose en los salientes de los edificios, y ahora ¡ahor! que se aproxima el invierno, de las regiones se escapan brumas espesas, se desprenden del infinito en congelación pulverizada, y me acuerdo más, de en dónde se cobijarán los cesantes.

Compadeceos de estos malaventurados, que ellos son los que llenan de una manera más legítima las páginas lastimosas de la moderna historia de la Puerta del Sol.

Alberto Girón.

EL VIAJE DE LOUBET

Itinerario.

El tren en que vendrá el presidente de la república francesa saldrá de Irún á las nueve y cuarenta minutos de la noche del día 22.

Llegada á San Sebastián, á las 10,4; á Vitoria, á las 1,32 de la madrugada; á Burgos, á las 4,36 de la mañana; á Valladolid, á las 6,58; á Medina, á las 7,51; á Avila, á las 10,11, y á El Escorial, á las 12,7 de la tarde.

Allí se detendrá el tren hora y media, y á las 1,37 sale para Madrid, llegando á la estación del Príncipe Pío á las 2,34, y á la de Atocha á las tres en punto de la tarde del día 23.

El séquito del presidente.

Publicamos á continuación la lista completa del personal francés y español que ha de acompañar al presidente de la república. Con noni-sur Loubet vienen:

M. L. Rouvier, presidente del Consejo.
M. Combarieu, secretario general civil de la presidencia de la república.
General Dubois, secretario militar de la presidencia, jefe del cuarto militar del presidente.
M. Mollard, ministro plenipotenciario, introductor de embajadores.

M. Moran, director del gabinete del presidente del Consejo.
Capitán de navío Hugnet, ayudante de campo del presidente de la República.
M. Poulet, jefe de la secretaría particular del presidente de la República.

Teniente coronel vizconde de Cornulier Luciniere, agregado militar de la embajada de Francia en Madrid y á las órdenes del presidente de la República.
Teniente coronel Reibell, ayudante de campo del presidente de la República.

Teniente coronel Roublet, ayudante de campo del presidente de la República.
Comandante de Bouillanne de Lacoste, ayudante de campo del presidente de la República.
M. Paul Loubet, secretario particular del presidente de la República.

M. Cambalot, jefe de la secretaría particular del presidente del Consejo.
El orden de precedencia de los citados es el mismo en que se enumeran.

General de división D. Carlos Espinosa de los Monteros; capitán de navío de primera clase don Leopoldo Bando, ayudante de campo de su majestad; D. Ramón Piña y Millet, jefe del Gabinete diplomático del señor ministro de Estado, á las órdenes del presidente del Consejo; coronel D. Joaquín Milans del Bosch, ayudante de S. M. el Rey y teniente coronel D. Francisco Echagüe, agregado militar á la embajada de España en París.

Las habitaciones de Loubet.

El embajador de Francia, Mr. Cambon, visitó

ayer las habitaciones de Palacio que ha de ocupar el presidente de la República francesa durante su permanencia en Madrid.

El alojamiento de Mr. Rouvier.

En el ministerio de la Guerra se están haciendo con gran actividad los preparativos necesarios para el alojamiento de Mr. Rouvier, que acompañará en su viaje á España al presidente de la república francesa.

Las habitaciones destinadas para recibir á tan ilustre huésped son las que se hallan situadas en el piso principal, las cuales suelen ocupar los ministros de la Guerra durante el desempeño de su cargo.

La función del Real.

El ministro de Instrucción pública ha tenido el buen acuerdo de nombrar una comisión compuesta de personas respetables, que distribuyan las localidades de la función de gala en el teatro Real.

Componen esta comisión: el duque de Tamarit, el subsecretario de Estado, Sr. Ojeda; el jefe de sección del ministerio de Instrucción pública, Sr. Castro y el presidente de la Asociación de la prensa, Sr. Moya.

Periodistas franceses.

Ayer tarde llegaron á Madrid en el sudexpreso, el director de la Agencia Havas, M. Pogon, quien regresará de nuevo á París para acompañar, en el tren presidencial, á M. Loubet; el redactor de la misma Agencia M. Barbier y M. Poireau, corresponsal especial de *Le Temps* y escritor muy distinguido.

De Barcelona.—Concejales y bandos.

Ha sido designado el concejal D. Eduardo Estel para que reciba y acompañe al alcalde y Comisión de concejales que van á Madrid con motivo de la visita de M. Loubet.

Con motivo de tomar parte en los festejos que se celebrarán en honor del presidente de la República francesa, el próximo domingo saldrá de Barcelona, y en tren especial, la música municipal de aquel Ayuntamiento, la cual llegará á Madrid el lunes, á las diez de la mañana.

Los estudiantes.

La Comisión permanente, en su reunión de anoche, acordó con motivo de la visita que piensan hacerle á M. Loubet, llevar un distintivo. Los proyectos para ello se reciben en casa del Sr. Carrillo, Manzana, 5, 2.º.

El Centro Gallego.

No siendo posible á esta Sociedad celebrar el gran baile azul y blanco en el teatro Real, se reprecisa á que tenga lugar en el Frontón Central el próximo día 24, de diez de la noche á tres de la madrugada.

Este gran baile está dedicado á la colonia francesa con motivo de la vonida de su excelencia Mr. Loubet.

LOS YANKIS Y LOS FILIPINOS

Adquisición detestable.

Berlín 18.

En telegramas de Nueva York, dirigidos á periódicos de esta capital, se transmiten interesantes declaraciones acerca de la situación de Filipinas, hechas por el senador Dubois.

Según ese político, la mayoría de las personas que han acompañado al ministro de la Guerra Mr. Taft y á miss Alice Roosevelt en la excursión á Filipinas, han adquirido la convicción de que los indígenas del archipiélago de Magallanes sienten un odio implacable contra los norteamericanos.

La adquisición de las Filipinas, á juicio de Mr. Dubois, ha sido una adquisición detestable, y los Estados Unidos procederán con prudencia desembarazándose de tal carga lo antes posible.

UNA VISITA AL «ALFONSO XIII»

Tenía noticias de que este magnífico vapor de la Transatlántica se hallaba anclado en el puerto de Bilbao, y ni torpe ni perezo sé con grandis deseos de conocer tan espléndida embarcación de nuestra Marina mercante, seud presuroso al inteligente y acreditado capitán D. Gregorio de Amézaga, el que con amabilidad y cariño que agradezco en el fondo del alma, me invitó á visitar ese buque que hace años navega bajo su mando.

Es el «Alfonso XIII» un vapor construído á conciencia y que posee excelentes condiciones para el pasaje; su fino corte, que semeja el filo de un cuchillo, le permite burlarse de los mares tempestuosos y caminar en medio de grandes temporales, á una velocidad excelente.

Sus dimensiones son: 124 metros de eslora, 14 de manga y 11 de puntal; su máquina es de triple expansión, con un desarrollo de 8.500 caballos de fuerza, y su andar es de unas quince millas por hora, aproximadamente.

Tiene dos salones: uno de piano y el otro es fumador, y posee un comedor preciosísimo. El salón de música es de estilo árabe, con su patio y cuarenta y cuatro pilastres y treinta seis sillas de sicomora, pintadas en dibujos de mosaico al cuadrado; el balustrado es de la misma madera, y su piano «Busmead Sons» es de madera de América.

Existen en ese salón veintiséis sofás de terciopelo, muy emocionado, y al pasar por esas callejas oscuras, no más anchas que el volumen de su abdomen, el pobre hombre no avanzaba sin grandes precauciones, con ojo avizor y el dedo en el gatillo de su revólver. Lo mismo exactamente que en Tarascón al dirigirse al casino. A cada paso esperaba verse acometido por la espalda por un enjambre de eunuocos y de genzarcos; pero el vehemente deseo de volver á ver á la dama incógnita le daba la audacia y fuerza de un gigante.

Durante ocho días, el intrépido Tartarín permaneció en la ciudad alta. Veíasele unas veces atisbando en rededor de los baños moros, esperando la hora de la salida, por bandadas, de las damas, extremeoidas aún por la impresión del baño; otras acurrucado á la puerta de las mequitras, sudando y trabejando para quitarse sus grandes botas á fin de poder entrar en el santuario...

Alguna que otra vez, al anocheer, regresando afligido y contrariado por no haber podido aún describir nada, ni en el baño ni en la mequitra, el tarascónés, al pasar por delante de las casas en las que oía cantos monótonos, sonidos ahogados de guitarras, redobles de tabales, y cuchicheos y risitas de mujer que le hacían palpitar el corazón.

«¡Puede que está aquí», se decía.

Entonces, si la calle era desierta, se acercaba á la casa de donde salían las voces, levantaba el pesado picaporte del postigo y

FOLLETÓN DEL «DIARIO DE LA MARINA»

TARTARÍN DE TARASCÓN

NOVELA

taban mucho. Sobre todo una de ellas, ¡la que le venía frente por frente, le miraba de hito en hito, y no dejó de hacerlo un momento durante todo el camino.

Aunque la dama fuera tan tapada, la vivacidad que aquellos grandes ojos negros, rasgados y pintados, de una muñeca deliciosa y fina atestada de brazaletes de oro que de cuando en cuando asomaba por entre los velos, el conjunto, su timbre de voz, de sus movimientos graciosos, casi aññados, de su cabeza, revelaban que debajo de aquello debía de esconderse algo joven, bonito y adorable... El desdichado Tartarín no sabía lo que le pasaba: hubiese querido desaparecer. La muda caricia de aquellos ojos orientales tur bábase, agítábase, le hacía morir; sentía á la vez calor y frío...

Para acabar, la pantufla de la dama mezclóse en ello: sobre sus gruesas botas de

caza sintió correr aquella diminuta pantufla, produciéndole tal cosquilleo como si hubiera sido un ratoncito colorado... ¿Qué hacer? ¿corresponder á aquella mirada, á aquella presión? Sí, pero ¡y las consecuencias!... ¡Una intriga amorosa en Oriente, es cosa algo escabrosa y expuesta por cierto!... Y en su romántica y meridional imaginación veíase ya el bravo tarascónés en manos de eunuocos que le cortaban la cabeza, y quizás, peor que eso aún, cosido dentro de un saco de cuero y arrojado al mar, junto con su cabeza.

Este pensamiento le desentusiasmaba algo... Mientras tanto la pantuflita cantaba en su movimiento sobre las botas, y los ojos de enfrente abríanse grandes, mirándole, como si fueran dos afealdadas flores negras, pareciendo decirle:

—¡Recojédme!...

El ómnibus se detuvo. Habían llegado á la plaza del Teatro y á la embocadura de la calle de Bad-Azoun. Una á una, sepultadas en sus anchos pantalones y enfiñados los velos con gracia salvaje, las moriscas, bajaron. La vecina de Tartarín fué la última en levantarse; y al hacerlo, su semblante pasó tan cerca del de él héroe, que éste quedó embalsamado por su ambiente saturado de juventud, de jazmín, de almizcle y de dulces.

El tarascónés no pudo ya resistir más. Ebrío de amor y dispuesto á todo, lanzóse

tras ella... Al ruido de sus demostraciones, volviósela ella, y púsose por encima de su máscara, un dedo en la boca, como diciéndole «¡ohist!» y rápidamente con la otra mano le arrojó un pequeño rosario perfumado, hecho de flores de jazmines. Tartarín de Tarascón se bajó para recogerlo: mas como nuestro héroe iba algo pesado, y, además, cargado de armas, la operación fué demasiado entretendida...

Al levantarse, con el rosario de flores de jazmín sobre su pecho, la morisca había ya desaparecido.

VIII

¡Leones del Atlas, dormid!

¡Leones del Atlas, dormid! Dormid tranquilos en el fondo de vuestras guaridas, entre las kábilas y oactus salvajes. Hasta dentro de unos días, aún, Tartarín de Tarascón no es atormentará. Por de pronto, todo su arsenal de guerra—caja de armas, botiquín, tienda y conservas—descansa pacíficamente empacotado en un rincón del cuarto 36 del hotel de Europa.

¡Dormid sin cuidado, grandes leones de rubias melenas! El tarascónés anda en busca de su mora. Desde la historia del ómnibus el desdichado oree siempre sentir perpetuamente sobre sus pies, sobre su camplido pie de andarín, el cosquilleo del ra-

toncito rojo; y la brisa del mar al dar contra sus labios, llega siempre perfumada, haga él lo que quiera, de un amoroso olor de dulces y de anís.

¡Sin su morita no puede vivir!

Mas, buscar en una ciudad de cien mil almas, á una persona de la que sólo se conoce el aliento, las pantuflas y el color de los ojos, es tarea como la de buscar una aguja en un pajar, y no pudiera haber mas que un tarascónés, herido de amor, capaz de lanzarse

ciopelo brocatel, color granate, y seis caloriferos de metal caado, debajo de los sofás.

El salón comedor tiene cuatro mesas de nogal de América y sillones de caoba; en él pueden alojarse veintidós pasajeros. Su alumbrado es eléctrico, con seis lámparas árabes de cinco luces cada una.

El salón comedor, que es un salón regio y sorprendente, es de estilo árabe, imitando al «Patio de los leones» de la Alhambra de Granada.

En este departamento vi dos soberbias obras de arte; el busto de la reina doña Cristina con su hijo Alfonso XIII, que está en la presidencia del comedor, y una obra inspiradísima del malogrado escultor Susillo; esta obra, que constituye un recuerdo delicadísimo y noble de la Compañía, es una lámpara de dolor por la muerte de héroes y mártires, que, cumpliendo con su deber, honraron a la Traslántica.

Es el recuerdo a la muerte heroica de don Francisco Cimiano, subinspector de la Compañía en Santander, D. Francisco de Jureguiza, capitán del «Alfonso XIII», y oficiales y tripulantes que fallecieron en la horrible explosión del vapor «Cabo Machichaco», en Noviembre de 1892.

En el «Alfonso XIII» pueden alojarse, con toda comodidad, 255 pasajeros en primera; 52 en segunda; 43 en tercera preferente y unos 1.000 en la ordinaria.

Además hay cinco camarotes especiales para matrimonios. No he de seguir describiendo la capilla, enfermería, imprenta y demás departamentos que vi en ese vapor, porque sería cosa pesada para mis lectores; pero sí diré que tanto los 29 camarotes de oficiales, como el asplendido del señor capitán, como los cuartos de baños y salas reservadas a las señoras, son dignos de la Compañía a que pertenece el «Alfonso XIII».

Cuando girará mi visita me hallaba en el comedor con mi ilustre paisano D. Gregorio de Amézaga, que como capitán del buque nos estaba obsequiando, anunciándonos la visita del Ilustre señor presidente de la Diputación de Vizcaya; y en efecto, momentos después bajaba D. Adolfo G. de Urquijo, acompañado de D. Vicente de Eulate, comandante de artillería, de D. Leonardo de Torres Quevedo, ingeniero inventor del Telequino y de otras respetables personas, á las que el capitán recibió con la consideración debida.

Antes de terminar esta crónica, no puedo menos de expresar mi gratitud mas sincera al ilustre pianista y capitán del «Alfonso XIII», don Gregorio de Amézaga; á los oficiales D. Víctor Vizcaino y D. Manuel Morales; al segundo mayor D. D. Bernardo Gorriti y al marinero José González, por las atenciones que me han dispensado.

Y cumplido este deber de nobleza y cortesía, felicito á la Compañía Traslántica, al excelentísimo marqués de Comillas, á D. Ramón Bergé y al capitán, oficiales y tripulantes del vapor «Alfonso XIII», á los que deseo viajes felices.

Ha a cerrar mi escrito, sin recordar que entre los pasajeros que en ese vapor van á Cuba y Méjico, se hallan mis queridos amigos D. Blas de Mandaluniz, D. Ricardo de Eguisquiza, Juanito Bengoechea y Pepe Goldarazena. Mi deseo es que hagan dinero y que vuelvan pronto.

Ramón de Echevarrioste. Plencia (Miramar) Octubre 18 de 1905.

Oficiales ingleses secuestrados. Barco tiroteado. Londres 18. La tripulación del contratorpedero inglés «Oberon», que ha llegado á Gibraltar, anuncia, que el buque fué tiroteado por los marroquíes desde la costa, comprendida en Ceuta y Ceres.

El apoyo de Francia. Londres 18. En círculos bien informados de esta capital se asegura que el gobierno francés ha invitado ya á su ministro en Foz á prestar apoyo á las demandas que pueda formular la Gran Bretaña para obtener la libertad de los oficiales ingleses hechos prisioneros por el moro Valiente.

La Prensa inglesa y el secuestro. Londres 18. El Daily Graphic dice en su editorial que la captura de dos oficiales ingleses por los bandoleros moros en los alrededores de Ceuta, abre una perspectiva desagradable. En el caso de Perdicaris, los americanos insistieron en obtener la sumisión del Sultán, aunque éste pagó 11.000 libras esterlinas y restituyó los prisioneros.

Parte oficial. Ministerio de la Guerra.—Real decreto concediendo la Gran Cruz de la Orden del Mérito militar al General de Brigada D. Gabriel Irujo y Argüelles.

Ministerio de la Gobernación.—Real orden recomendando la obra de D. Augusto C. de Santiago y Gadea, titulada Catecismo patriótico. La Jura de la Bandera, para que pueda ser conocida en las Escuelas públicas.

Hacienda.—Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Relación de las inscripciones del 4 por 100 emitidas por esta Dirección durante el mes de Septiembre último por los conceptos que se expresan.

Guerra.—Inspección general de los Establecimientos de Instrucción e Industria militar.—Segunda subasta para la adquisición de cuatro atalajes de tronco y guía.

Instrucción pública.—Subsecretaría.—Nombramiento del Tribunal de oposiciones á la plaza de Profesor de Pragua, vacante en la Escuela de Veterinaria de Zaragoza.

Museo de Ciencias Naturales.—Convocando á los opositores á la plaza de Conservador de Osteozoología.

Se emitió dictamen favorable sobre la de Luena, y se examinó el expediente relativo á las de Bilbao.

Constituido ya el Senado, en la sesión de hoy serán elegidas las Comisiones del Mensaje, la permanente de Presupuestos, las de corrección de estilo, gobierno interior y la de gracias y pensiones.

Terminada la sesión del Congreso se reunieron anoche en la sección quinta los diputados electos republicanos, presididos por el Sr. Salmerón.

Se trató de las actas que hoy han de ser puestas á discusión, y en las cuales tiene interés la minoría republicana, que son las de Jerez, Vendrell, Valls y Granada.

En la de Jerez hablarán los Sres. Azofraite y Morote; en la de Valls, el Sr. Isabal y en la de Granada, el Sr. Muro.

Según telegrafía anoche el gobernador de Oviedo, en una reunión que han celebrado en Mieres los representantes de las entidades mineras de aquel término, se acordó salirse para esta corte el director de La Huelera Española, para gestionar cerca del ministro de Fomento y del director del ferrocarril del Norte una solución práctica que resuelva el conflicto surgido por la escasez de material para el transporte de mineral.

Una Comisión de fabricantes siderúrgicos de Bilbao, presidida por el señor Azcoia, visitó ayer al ministro de Estado para hacerle peticiones relacionadas con los Aranceles.

Dada la complejidad de esta cuestión, el ministro tendrá en cuenta, dentro de su esfera de acción, los datos que reciba, para procurar conciliar los distintos intereses.

Una Comisión de la Unión Ibero-Americana visitó ayer al Sr. García Prieto, haciéndole entrega de una Memoria y proyecto de ley relativos á la emigración.

El ministro ofreció á los comisionados estudiar con interés el asunto y aprovechar de él todo cuanto pueda llevar á la práctica.

El Sr. Mellado ha conferenciado con el Rector de la Universidad para conocer las pretensiones de los estudiantes.

S. M. el rey ha indicado al alcalde saludé á Mr. Loubet á su llegada, en nombre del pueblo de Madrid.

El gobernador civil ha celebrado hoy una detenida conferencia con el ministro de la Gobernación para ponerse de acuerdo sobre las precauciones adoptadas, y que en lo sucesivo se adopten en las fiestas que se han de celebrar en honor de Mr. Loubet.

Se ha concedido autorización al alférez de navío D. Francisco Fernández y García Zúñiga, para que en la Universidad de Lieja pueda cursar los estudios necesarios al objeto de obtener el título de ingeniero electricista.

Se ha aprobado el nombramiento de ayudante del distrito marítimo de Rosas, hecho á favor del teniente de navío D. José María Murcia y Sanz de Aúdó.

Al ingeniero jefe de primera clase de la Armada D. Salvador Torres Cartas, le ha sido concedido continuar en la situación de excedencia voluntaria.

Se ha dispuesto que el ingeniero inspector de segunda clase D. Salvador Páramo, destinado al departamento de Cádiz, continúe en la dirección del material hasta fin de año.

El ingeniero Inspector de segunda clase D. César Luaces, pasa á situación de excedencia forzosa por haber sido elegido senador por la provincia de Orense.

Se ha concedido autorización al capitán general de Cartagena para que se adquieran los materiales de acero necesarios con destino al «Cataluña».

El primer médico de la Armada, D. Federico Torrecillas, ha sido destinado al crucero «Río de la Plata», en relevo del de igual empleo, D. Francisco Cantero, que pasa á supernumerario por enfermo.

Se ha reformado el Reglamento de la Escuela Naval en las atribuciones del segundo y tercer comandante en la forma siguiente: Artículo 35.—En el segundo párrafo se sustituirá la frase de «Llevará el detall del buque» por la de «Llevará el detall de aspirantes».

Artículo 43.—Se sustituye la frase de «Tendrá á su cargo el detall de aspirantes» por la de «Tendrá á su cargo el detall del buque».

Artículo 167.—En el segundo párrafo donde dice «Segundo comandante» deberá decir «Tercer comandante».

Instrucción para la contabilidad de la Escuela de Aspirantes de Marina, aprobada por Real orden de 18 de Febrero de 1874.

En los artículos 11, 15, 16, 17, regla primera del 18, 37 y 42 y en los modelos que en los mismos se citan, donde dice subdirector de la Escuela, deberá entenderse que las funciones de que tratan están encomendadas al tercer comandante de la misma.

Como resultado de las experiencias verificadas con los cañones números 35 y 39 de 12 centímetros del crucero «Lepanto», dichos cañones están útiles para el servicio se propone la ampliación de las experiencias por la Junta facultativa de Artillería.

INFORMACIÓN POLÍTICA. Los señores ministro de Marina y almirante Beránger celebraron ayer una detenida conferencia, á la que se da bastante importancia.

Se asegura que el objeto de la entrevista fué tratar de los presupuestos de dicho ministerio y de la urgente necesidad de dotar á este organismo de elementos de combate, de los que carece por completo.

Con objeto de que el Gobierno exponga su criterio sobre este asunto, se ha dicho que en el Senado se promoverá un debate sobre la reforma de la Marina de guerra.

Anoche se reunió la Comisión de Actas del Congreso, permaneciendo ocupada, durante largo rato, en estudiar las que habían sido objeto de vistas públicas.

Se abrió la sesión á las tres de la tarde. Preside el señor marqués de la Vega de Armijo.

Se lee y aprueba el acta de la anterior.

El señor marqués de Bunicarío pide una relación de los señores Presidentes que ha habido en la Diputación provincial de Castellón, desde el año de 1880.

Y se pasa á la

Se aprueba, sin debate, las actas de Oviedo y Castuera (ladajos).

Los señores Martín Sánchez, Domínguez Pascual, Lacierra y García Alonso, intervienen en la discusión del acta de Medina del Campo.

El Sr. Maura (G.) pide votación nominal al voto particular de los Sres. Lacierra y Domínguez Pascual, sobre el acta de Medina del Campo.

Se desecha el voto por 75 contra 32.

El Sr. Junoy apoya un voto particular sobre el acta de Jerez.

Los Sres. Morote y Junoy apoyan el voto particular de éste al acta de Jerez, pidiendo se declare grave por que resultó como en infesto un muerto y un herido.

Alude á las elecciones de Bilbao en las que Pablo Iglesias aconsejó á sus amigos que rompieran las urnas y cometiesen atropellos, única manera de contener los atropellos de los conservadores.

El Sr. Morote denuncia que se ha proclamado candidato á un individuo de veinte años.

El conde del Moral de Calatrava niega que tenga tan poca edad.

Se produce un incidente que corta el marqués de la Vega de Armijo, diciendo al señor Morote que no oiga interrupciones (murmuros).

Morote dice que el gobierno no quiere que al Parlamento venga la representación obrera, sobre todo la de Jerez á decir las necesidades y aspiraciones de los proletarios.

El Sr. García Alix le contesta impugnando el voto.

El Sr. Junoy rectifica y dice: si votais la validez de esta acta, están de enhorabuena los anarquistas.

TEATROS. PRIORÉ. Mañana viernes, día de moda, se pondrá en escena por primera vez en esta temporada el popular drama La Carcajada, cuyo protagonista, estará á cargo del Sr. Trasolla.

El próximo sábado se verificará el estreno del melodrama Teresa Bancal ó la fiera humana.

LA GRAN VIA. Ha regresado á Madrid, procedente de Londres, el Sr. Morris, representante de la casa inglesa Hughes, concesionaria de las obras de la Gran Via.

NOTICIAS. Ha fallecido en esta Corte doña Concepción Muñoz Contreras, madre política de nuestro querido amigo y compañero en la prensa don Manuel Montilla y García.

Modelo de virtud y de bondad era la finada, merecedora del respeto y del afecto que la profesaron cuantos la trabajaron.

El oníero, que ha tenido lugar esta mañana á las nueve, ha sido una verdadera manifestación de duelo.

Enviarnos el testimonio de nuestro más sentido pésame á nuestro amigo y á su desconsolada familia.

Ayer se dejó en los sitios públicos un bando de la Alcaldía presidencia reformado, durante el tiempo que permanezca en Madrid M. Loubet, la tarifa de los coches de punto en lo que afecta á los servicios fuera del radio de la población.

Dicha tarifa será de cinco mil pesetas por hora, no pudiendo adquirirse el carruaje por menos de cuatro, con lo cual resultará cada servicio en 20 pesetas.

Desde 1.º de Noviembre próximo quedará restablecida la circulación de los trenes mixtos números 83 y 84 en todo el trayecto de la línea de Zaragoza á Barcelona por la directa; y á partir de la misma fecha, los trenes de mercancías directos números 871 y 872 llevarán un coche de tercera clase solamente en el trayecto comprendido entre Mora la Nueva y Zaragoza, no admitiéndose en estos últimos trenes á los viajeros que procesan de las estaciones situadas más acá de Zaragoza con dirección á Madrid, ó que procedan de los mismos puntos.

El Museo del Museo de Arte Moderno nos comunica que con motivo del arreglo interior del local-museo, éste queda cerrado hasta nueva orden.

En el Salón de actos del Conservatorio de Música y Declamación, se verificará mañana viernes, á las siete de la noche, el reparto de premios á los alumnos del último curso de la Escuela Superior de Artes e Industrias.

El acto le presidirá el señor ministro de Instrucción pública y Bellas Artes.

Espectáculos para hoy. COMEDIA.—A las nueve.—El adversario (reprise).—A las cuatro.—Función organizada para la creación del Centro regional valenciano.

LARA.—A las ocho y media.—El marido pintado.—El baile de cabezas (estreno).—El nido (sección doble).

Imp. del FOMENTO NAVAL, San Bernardo, 1

Recepción del embajador de Rusia. Con el ceremonial de costumbre se ha verificado hoy en Palacio, á las dos de la tarde, la recepción del nuevo embajador de Rusia, señor conde de Casani.

EL CONSEJO DE HOY. Se ha celebrado esta mañana, bajo la presidencia de S. M. el Rey en Palacio.

Se ha dado cuenta á S. M. de los asuntos tratados en el Consejo de ayer y de los últimos preparativos para el recibimiento de Mr. Loubet.

Tratóse también de la constitución del Senado, del discurso del Sr. López Domínguez y del nombramiento de la Comisión designada para la contestación del Mensaje; componen dicha Comisión D. Pío Guillón, presidente, y vocales los Sres. Calbetón, Parres, Calleja, Barón de Bonat, García Molina y Herreros.

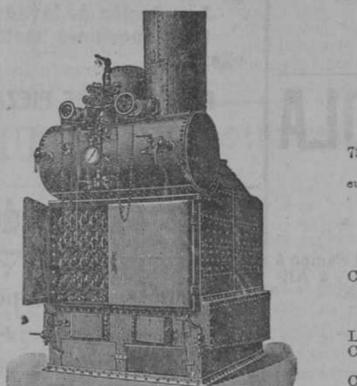
Se firmaron varias cartas reales y de condecoraciones.

Terminada la sesión del Congreso se reunieron anoche en la sección quinta los diputados electos republicanos, presididos por el Sr. Salmerón.

Se trató de las actas que hoy han de ser puestas á discusión, y en las cuales tiene interés la minoría republicana, que son las de Jerez, Vendrell, Valls y Granada.

En la de Jerez hablarán los Sres. Azofraite y Morote; en la de Valls, el Sr. Isabal y en la de Granada, el Sr. Muro.

J. & A. NICLAUSSE. Société des Générateurs inexplosibles "BREVETS NICLAUSSE". 24, Rue des Ardennes, Paris (XIXe). Fuerza en caballos de las instalaciones MARINAS DE GUERRA. Generador-ARIS, Generador-BARCELONA. 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. Los de más fácil limpieza. Los de más rápida puesta en posición.

Table with columns for 'Fuerza en caballos de las instalaciones MARINAS DE GUERRA' and 'Construtores concesionarios extranjeros'. Lists various countries and their respective engine manufacturers.

