Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.416 | Redacción y Administración | Madrid, Viernes 20 de Octubre de 1905 | Calle de San Bernardo, 19 | Dos ediciones diarias

La industria naval.

Paralizado durante siglos en España el movimiento intelectual, quedó por falta de cultura rezagada respecto á las demás naciones de Europa, donde se hallaba en completo desarrollo, como resultado de su progreso, un estado de adelanto político y meterial desconocidos en nuestro país, que yacía en lamentable atraso.

Forzados por el contacto á seguir, aunque tardíamente, aquel movimiento iniciado fuera de nosotros, sin relacionarlo ni con el desenvolvimiento tradicional ni con las condiciones peculiares de raza, empezamos á copiar y utilizar usos y adelantos que ni encajaban por el momento en nuestro modo de ser, ni sabíamos aplicar por nosotros mismos en la forma que se adoptaban, pues requerían un previo arreglo que de consuno nuestra pereza intelectual y nuestra impresionabilidad impidió hacer.

Desde entonces, y va para cerca de un siglo, vivimos en plena contradicción entre lo que pensamos y lo que hacemos, sin llegar á la coordinación de aspiraciones y sentimientos, utilizando de prestado los adelantos materiales; pues resultan tan exóticos, que necesitan para su aplicación en nuestro país, en la mayoría de los casos, traerlos de afuera y confiar su explotación á un personal extranjero.

La Marina representa hoy la síntesis de todas las conquistas de la ciencia y de sus aplicaciones en la industria, y para tener una flota militar que responda á su objeto, no basta contar con buques, pues se há menester además un personal alto y bajo con la educación especial que pide el conocimiento y manejo de todo su material, y disponer de una industria marítima, desarrollada en forma que permita su sostenimiento de un modo regular y permanente.

La Marina de guerra no puede vivir de prestado sin riesgo para la Nación, y ni aun en parte, por pequeña que sea, dependiendo de los extranjeros en la forma que ocurre en España con la Marina mercante, los ferrocarriles, tranvías, alumbrado eléctrico, explotaciones de minas y otras manifestaciones industriales, constituyendo un estado de cosas inconveniente y depresivo para el país.

De aquí la gran dificultad que existe para el desenvolvimiento de la Marina militar, que debe ser nacional, procurando para ella, si no todos, la mayoría de los recursos en el país.

A obtener este patriótico resultado se dirigieron, con loco entusiasmo, y sin preparación alguna, los gobernantes que aplicaron la ley de Escuadra de 1887, creyendo realizar en un momento y de una plumada el ideal de crear en España la industria marítima, cuando no había ni idea de ella, principiando por la construcción de los barcos más difíciles y complicados, es decir, planteándonos de golpe en el límite de perfección de la manufactura naval, que tanto había costado alcanzar á las naciones más adelantadas.

Si, discretos y prudentes, hubiésemos empezado por el principio, alentando la construcción naval con primas, á fin de que se iniciase en España por los buques más sencillos en estructura y tamaño, como son los de cabotaje de la Marina mercante, y se hubiese ido ampliando la protección sucesivamente, para el progreso en la fabricación de los de altura, indudablemente se habría llegado á crear empresas acreditadas por su experiencia, á las que, con estas garantías, el Estado podría haber después dado mayor solidez y arraigo al encargarles sus construcciones, en la seguridad de un resultado satisfactorio.

Este camino, el único racional y, por por tanto, eficaz, de protección á las industrias marítimas para naturalizarlas en España, es el que se debe emprender; y á la Marina de guerra importa en primer término que así suceda, pues además de la utilidad nacional, le conviene que en el país se creen grandes intereses industriales á ella ligados, que á su vez han de procurar para su incremento que la Marina no decaiga y que se le encarguen construcciones; pues el pretendido *divorcio* entre la Marina y la opinión sólo estriba en que no existen dentro de ésta intereses materiales que se agiten á su favor; por el contrario, al considerar que las inmensas sumas que cuesta el material de Marina se han de invertir en el extranjero con detrimento de la riqueza pública, siempre habrá una gran oposición á la reconstitución de la flota en en esta forma.

Hay á toda costa que hacer país, fomentando la cultura, de modo que la industria tome carta de naturaleza en la Nación y que la marítima arraigue utilizando las excelentes condiciones hidrográficas de que disponemos. Sólo así podrá la Marina de guerra subsistir sin las interrupciones de decadencia en que hasta ahora se ha sostenido en España y la opinión pública será la más interesada en mantenerla á la mayor altura.

PROGRESOS NAUTICOS

MAQUINA AUTOMATICA DE REMOLQUE

Es sabido que las máquinas y calderas de los remolcadores trabajan más y dan mayor velocidad al barco remolcado, que si estuviesen colocadas á bordo de éste, y de aquí la tendencia á construír remolcadores de alta mar y chalanas, cuya construcción había alcanzado gran impulso si no se tropezase con un inconveniente casi invencible, el peligro á que se rompa el remolque.

En efecto, con mar gruesa la chalana hace con frecuencia tales movimientos, que el cable, por fuerte que sea, sometido á una tensión excesiva, se rompe; ocurriendo que á causa de tales accidentes el remolcador no puede dar remolque á la chalana y ésta se pierde.

Muchas veces se ha visto un buque falto de auxilio y abandonado por un vapor durante la mucha mar, y que después, éste no ha conseguido encontrarlo; pero ahora se ha inventado una máquina de remolcar, automática, por los capitanes norteamericanos Shaw y Spiegle, que resuelve por completo este difícil problema.

Dicha máquina tiene la particularidad de mantener el cable de remolque constantemente tenso, sin que se produzcan sacudidas ni tensiones excesivas, estableciendo un equilibrio tal entre el remolcador y el remolcado, que hace imposible la ruptura del cable de remolque.

La introducción de dicha máquina y su generalización cambiará, no tardando mucho, los actuales sistemas de navegación, principalmente en lo que respecta al cabotaje, pues permitirá á muchos puertos establecer líneas de grandes chalanas cuyo manejo es fácil, y con poca impedimenta ofrecen una gran capacidad para los transportes en gran escala.—X.

EL PLEITO DE LAS ALIANZAS

El kaiser pacífico.—Un embajador desairado.

París 19.

Dicen los telegramas de Berlín que el príncipe de Mónaco, en reciente entrevista con el kaiser, ha recibido de éste el encargo de saludar á Mr. Loubet y de asegurarle las intenciones amistosas de la política que Alemania seguirá con Francia.

Se dice en Roma que el embajador francés en el Quirinal, Mr. Barrere, ha pedido su traslado á otra embajada en vista de la desairada situación que con aquel gobierno le ha creado el incidente de las revelaciones.

Agitación revolucionaria en Rusia.

Ukase derogado.

París 19.

Comunican de Petersburgo que el almirante Birileff fué ayer recibido por el Zar en audiencia privada.

Parece que ha conseguido persuadir á Nicolás II á dejar sin efecto el ukase por el cual privaba al Gran Duque Cirilo de su título y grado.

Birileff, para convencer al Zar de la necesidad de esta medida, le manifestó que el castigo humillante infringido al Gran Duque había causado pésimo efecto entre la oficialidad de la Marina.

Muerto por una bomba.

París 19.

Un despacho de San Petersburgo comunica la noticia de haber sido muerto el director de la fábrica Stanislaff, por la explosión de una bomba de dinamita.

Tiroteando huelguistas.

París 20.

De orden del prefecto, los cosacos, en San Petersburgo, han disparado sus armas contra los obreros que apedreaban y disparaban sus revólvers desde la Perspectiva Schelusselburg.

No resultó ningún paisano herido, siéndolo, en cambio, gravemente, dos oficiales y dos cosacos. También hay heridos dos policías.

El golpe decisivo.

París 20.

En la Universidad se han reunido 2.000 estudiantes y obreros.

Los reunidos adoptaron el acuerdo de recomendar á los que luchan que reserven sus fuerzas para el golpe decisivo.

En este mitin los discursos fueron violentísimos, terminándose con tranquilidad.

Durante la celebración del acto las calles inmediatas hallábanse ocupadas por las tropas.

Los periódicos reaparecerán hoy.

Rumbos de indecisión

El bandolerismo, como todo, experimenta modificaciones, y ahora, según se desprende del relato de la prensa andaluza, pasa del robo en despoblado y en cuadrilla al secuestro de las personas, con lo cual, como expresan algunos periódicos, se inicia una agravación criminal.

Es decir, que en estos felices tiempos de libertad, de igualdad y casi de fraternidad, los intereses y las personas están expuestos á toda clase de contingencias, y por de contado á merced y entera discreción de los foragidos.

La seguridad personal está pendiente de un hilo, y entre los anarquistas dinamiteros, que pueden sembrar de luto las poblaciones y los bandidos de cuadrilla y secuestro, que se enseñorean de los campos, no sabe el pacífico español por cual medio optar, si el de perder el sosiego y la tranquilidad en las ciudades ó los intereses y la seguridad en el campo.

Pero, en cambio, los partidos de Gobierno pierden el tiempo en teorizar reformas que no se realizan, y que, aun cuando se llevasen á la práctica, no resolverían problemas positivos de la vida nacional; y así no se puede ni se debe seguir.

Si hemos de querer figurar al lado de las grandes naciones, es preciso cambiar por completo el rumbo de la política interior y exterior, modernizar las costumbres, los procedimientos, las doctrinas; pensar menos en lo hipotético y más en lo útil y eficaz.

Llevamos muchos años de malgastar el tiempo, sin que los hombres del Gobierno hagan nada por restablecer la personalidad española, que sólo se consigue robusteciendo el país en su producción y en su comercio, y haciéndole respetable por su organización militar y naval.

Aquí no se piensa en eso, sino en reformas parlamentarias, reformas judiciales, reformas políticas, que no aumentan la riqueza ni robustecen el crédito. Y si al menos en el exterior gozásemos de consideración, pero cada vez está la patria española más descendida en el concierto internacional.

De modo que con el bandidaje en los campos, la dinamita en las ciudades, el desconcierto en la política y la inseguridad en todo, es milagroso que los conflictos y las catástrofes no concluyan lo que una política indecisa y poco elevada ha iniciado y que tarde ó nunca se remediará.

Reformas

Coches de punto

Aun cuando de prisa y corriendo, porque las fiestas hispano-francesas vienen pisando los talones á los forasteros, éstos se han dedicado con verdadero ahinco á la ímproba tarea de estudiar las nuevas tarifas establecidas por la autoridad competente para los coches de punto.

Conste que lo que se modifica son los precios, sin que mejore el vehículo, ni el jamelgo infeliz que lo arrastra, ni la indumentaria del auriga, ni en fin, el servicio en general; pero, algo es algo.

En esto de las tarifas de los coches de punto, toda reforma resulta laberíntica, en lo cual se parece á las otras reformas de carácter político, económico y demás que de vez en cuando se contienen en los programas de partido.

Se establecen respecto á los coches de alquiler tres clases de servicios: por carreras, por horas, y por servicios extraordinarios, con los galimatías correspondientes, que no evitan, antes al contrario, aumentan las complicaciones.

La carrera, para una ó dos personas, lo mismo de día que de noche, cuesta una peseta en el primer límite. Pero, desventurado de quien alquile un cachivache de esos en el Hipódromo y exija que le lleven á la entrada del Puente de Toledo, trayecto comprendido en la clasificación.

El nuevo Reglamento de carruajes públicos impone al cochero la obligacion de entregar al viajero una tarjeta, con el número del carruaje y su punto de parada; pero como los agentes del orden son pocos y brillan por su ausencia, la referida tarjeta no resuelve los conflictos del momento. Hay que hacer la reclamación en una oficina, calle de tal, número tantos.

Estos arreglos ó reformas á última hora, son muy divertidos. En el servicio por carreras, se establecen tres límites con precios diferentes, pero ¡cualquier forastero, aun llevando el plano matritense, sabe por dónde lo llevan!

En el servicio por horas, hay que pagar la vuelta, aunque no se utilice el carruaje, si se despide en el tercer límite; y como en esto de los límites es donde los que no son geógrafos pierden el tiempo y el dinero, el cochero saldrá siempre encima, como el aceite.

¡Desdichado el forastero á quien se le ocurra tomar un coche para ir al Campamento en día de revista militar. Ya puede llevar merienda y paciencia, porque cuando llegue á ver algo... Ya habrá llovido!

Abel Imart.

Viaje á la India.

París 20 (1,10 m.)

Comunican de Londres que los príncipes de Gales partieron esta madrugada por la vía Douvres para Génova, en donde embarcarán para la India.

De Marruecos.

La conferencia de Algeciras.

París 20.

La *Gaceta de Colonia*, de Berlín, anuncia que el sultán de Marruecos ha aceptado el programa de la conferencia; pero no el sitio, porque los notables del imperio se muestran tenazmente opuestos á que se verifique en país extranjero.

El moro «Valiente»

París 20.

Dicen de Gibraltar que el hermano del moro *Valiente* ha llegado á Ceuta á bordo de un vapor marroquí.

Valiente pide por el rescate de los oficiales ingleses, además de la libertad de su hermano, preso en Tánger, una fuerte indemnización y el cargo de gobernador de la frontera de Ceuta.

EL ATENTADO DE PARIS

Sumario terminado.

París 20.

Ha quedado terminada la instrucción del sumario formado por el atentado de la rue Rohan contra D. Alfonso y Mr. Loubet.

El sustituto del procurador general ha depositado á la Cámara la acusación y las requisitorias contra los autores y los presuntos cómplices.

Tregua política.

Con los festejos en honor al presidente de la República francesa, la política entra en un período de calma, y ya no se habla de conflictos, de disgustos, ni de tropiezos. Como las neuralgias, curadas de improviso, el clamor público, se ha calmado.

Las Cámaras van á suspender sus tareas por breves días y los arcos de follaje, las percalinas, los escudos y gallardetes, transformando la fisonomía de la capital de España, predisponen á la curiosidad.

Nadie se acuerda ya de que hay que constituír pronto el Congreso y que es preciso legalizar la situación económica para el 31 de Diciembre próximo. Todas esas cosas quedan, tal vez, como la crisis, aplazadas para cuando se marche Loubet.

Ni siquiera se fija la atención pública en los viajes vertiginosos del conde de Romanones, que está recorriendo la península para apreciar *de visu* el estado agrícola, industrial y mercantil de España.

El ministro de Fomento dice á todo el que quiere oír, que viene encantado de la hermosura é importancia de los territorios que ha visto, feracísimos, ricos... si tuvieron agua. Pero como no la tienen y ahora la gente está distraída con los festejos á Loubet, nadie se fija en esas endechas.

Por decontado, tampoco se escuchan los comentarios de los zaragozanos al discurso del conde de Romanones en la capital aragonesa y en los que se lamenta lo poco explícito que estuvo dicho ministro en sus manifestaciones, atribuyéndolo á que estaba poco enterado de lo que allí quieren y piden.

De modo que con las idas de Romanones y la venida de Loubet, no hay lugar para nada, pero pasa el tiempo y eso ya constituye en cierto modo un éxito que no á todos los gobernantes les está permitido alcanzar.

Vengan festejos y percalina de largo, que ya habrá después lugar para adoptar resoluciones heróicas, y después de todo, mientras se esparce el ánimo, las demás crisis no ministeriales que están en el aire, como la de las subsistencias, cada vez más aguda, se atenúan, al menos en apariencia... ¡y adelante con los faroles!

DESDE WASHINGTON

4 de Octubre.

Se ha evitado el conflicto entre Noruega y Suecia, no tanto por el juicio de los suecos y de los noruegos—que, sin duda, es mucho—cuanto por la «presión exterior» ejercida por las grandes potencias, á las cuales no convenía ese conflicto.

Y mientras la situación se despeja en Escandinavia, se ensombrece en Hungría, donde el emperador rey Francisco José no logra entenderse con la coalición formada por casi todos los partidos. Lo que ellos quieren es que en Hungría las voces militares de mando se den en lengua madgiar. Esto, bajo el punto de vista del sentimiento húngaro, será muy importante; pero como en el extranjero, no lo parece tanto, la opinión europea se pregunta cuál es el verdadero argumento, qué es lo que realmente se va buscando y por qué Francisco José, que ha transigido tantas veces, no transige una vez más.

Los militares—que no sean húngaros—le darán la razón. Su ejército se recluta entre varias razas que no hablan el mismo idioma; pero se instruye y se manda en alemán. Si se concede lo pedido por los húngaros, habrá que hacer igual concesión á las demás razas. ¿Cómo entenderse en las maniobras y en la guerra? Los políticos húngaros ¿dejarán de conocer que, al debilitar al ejército austro-húngaro, debilitan á Hungría, por una mera satisfacción sentimental? Se sospecha que esta agitación no es más que un pretexto para separarse de Austria y que están de acuerdo con Alemania; y de aquí la ansiedad con que se sigue la crisis, de la cual pueden salir acontecimientos magnos, como la desmembración de Austria-Hungría, la absorción de la parte alemana por el imperio germánico y hasta el destronamiento de los Hapsburgos. Ahora el foce de la tempestad, el *storm center* está en Budapest.

Aquí también tenemos en perspectiva sucesos de bulto, pero de índole económica. Se teme que para la primavera próxima se paralice la explotación de las minas de carbón. El 1.º de Abril cesa de regir la escala de jornales de los mineros de carbón bituminoso, y en esa misma fecha expira el convenio de tres años hecho por los dueños de las minas de antracita con sus obreros. El 22 de Noviembre se celebrará en Chicago una reunión de los dueños de minas de ambas clases de carbón.

Mr. Mitchell, jefe de la Asociación de Obreros Mineros, ha estado organizando á los trabajadores de los distritos de antracita, con este programa.

1.º Jornada de ocho horas.

2.º Igualdad de jornal para los niños y los trabajadores auxiliares.

3.º Que los patronos no traten con los obreros más que por medio de los gremios.

Se dice que los dueños de antracita rechazarán este ultimatum de los obreros y en la reunión de Chicago intentarán arrastrar á los dueños de bituminoso á que hagan la guerra á los gremios. Esos dueños de bituminoso tendrán en Enero una reunión con los representantes de la Asociación de obreros mineros, en la que se fijará la escala de salarios por un año.

Los patronos propondrán una rebaja de 15 centavos por tonelada; se cree que no será aceptada. Y entonces, las minas *pararán* el 1 de Abril.

Hay grandes existencias de uno y otro carbón; pero las de bituminoso no están en poder de los dueños de minas ú *operadores*, como se les llama aquí, porque no pueden tener mucho tiempo almacenado ese combustible.

Los antraciteros han estado ganando en estos últimos años; no se quejan del precio, pero sí se oponen al aumento en los gastos. Los bituminerós declaran que pierden dinero por lo bajo del precio de los jornales. No ven más remedio que suspender la producción.

Si al venir el paro en la primavera hay tanto carbón acumulado como se dice, el combustible no escaseará ya en el verano, pero sí se pondrá caro. Y el consumidor pagará la falta de armonía entre Su Majestad el Capital y Su Alteza sin serenidad el Trabajo.

X. Y. Z.

Desde Ferrol.

Noticias de Marina.—Del Departamento.

16 Octubre.

Cuerpo General.—Se presentó de Villagarcía, el alférez de navío D. Joaquín Jáudenes.

Archiveros.—Se presentó de la licencia que disfrutaba el oficial primero D. Manuel Raimúndez Vales, y pasó á prestar sus servicios á la Capitanía General.

Condestables.—Se dispuso cese en la excedencia y pase destinado á Ferrol, el segundo graduado D. Francisco Plana Fernández.

Contramaestres.—Se concede el uso de la medalla de la campaña de Filipinas, al tercero Pedro Raimundo Villar.

Maquinistas.—Obtuvo dos meses de licencia por enfermo, el tercero D. Gregorio Santos Pereira.

De Baleares.

Palma de Mallorca 18.

Ha fondeado en la bahía el crucero inglés «Isis».

Antes de fondear efectuó algunas maniobras.

Ha saludado á la plaza con las salvas de ordenanza.

El comandante del barco visitó á las autoridades y éstas pasaron después á bordo.

Palma de Mallorca 19.

El comandante del crucero inglés «Isis» ha visitado al gobernador. Este ha devuelto esta tarde la visita.

El «Isis» permanecerá algunas semanas practicando ejercicios.

LAS CALDERAS NICLAUSSE

El crucero «Pensylvania», de los Estados Unidos, acaba de efectuar los ensayos de resistencia prescritos por el nuevo reglamento y han consistido en dos nuevos ensayos, uno de cuatro horas á tiro forzado y otro de ocho horas á tiro natural, que se realizó seguidamente.

En el ensayo á tiro forzado se alcanzó una fuerza de 28.694 caballos, en lugar de 23.000 que prescribía el contrato, la velocidad fué de 22,8 nudos, en lugar de 22, y el consumo de 0,819 kilogramos.

En el segundo caso, la fuerza fué de caballos 16.410, con una velocidad de 20,66 nudos y un consumo de 0,877 kilogramos.

El «Pensylvania», como otros muchos buques de la Marina de los Estados Unidos, tiene instaladas las calderas Niclausse, que en estos ensayos han demostrado una vez más sus excelentes condiciones bajo todos aspectos.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CDLVI.

Continuamos la lista de los buques de la Marina francesa con todos sus detalles:

Guardacostas acorazados:

6. «Requin», de hierro y acero, con 7.800 toneladas de desplazamiento, 84,85 metros de eslora, 17,93 de manga, 7,29 de calado, dos hélices, máquina de 6.000 caballos; construído en 1899, con protección de 0,494 en las bandas, 0,250 en las piezas y 0,080 en cubierta, armado con dos cañones de 27 centímetros, cuatro de 47 milímetros tiro rápido, seis ametralladoras y dos tubos, 15 nudos de velocidad, 400 toneladas de capacidad en las carboneras y 381 tripulantes.

7. «Tempête», de hierro y acero, con 4.869 toneladas de desplazamiento, 75,39 metros de eslora, 17,32 de manga, 5,32 de calado, una hélice, máquina de 2 193 caballos, construído en 1876, con protección de 0,330 y 0,050 en cubierta, armado con dos cañones de 27 centímetros, cuatro de 47 milímetros tiro rápido, seis ametralladoras y dos tubos, con diez nudos de velocidad, 200 toneladas de capacidad en carboneras y 171 tripulantes.

8. «Terrible», de hierro y acero, 4.869 toneladas de desplazamiento, 84,89 metros de eslora, 17,93 de manga, 7,29 calado, dos hélices, máquina de 6.230 caballos, construído en 1881, con protección de 0,500 metros en las bandas, 0,450 en las piezas, 0,080 en cubierta, 14,5 nudos de velocidad, 400 toneladas de capacidad de carboneras y 405 tripulantes.

9 «Tonnant», de hierro y acero, 5.100 toneladas de desplazamiento, 75,37 metros de eslora, 17 de manga, 5,16 de calado, una hélice, máquina de 1.935 caballos, construído en 1880, con protección de 0 450 en las bandas, 0,340 en las piezas y 0,080 en cubierta, armado con dos cañones de 34 centímetros y ocho ametralladoras, su velocidad 11,5 nudos, 200 toneladas de capacidad en las carboneras y 171 tripulantes.

10. «Valmy», de acero, con 6.590 toneladas de desplazamiento, 87 metros de eslora, 17,32 de manga, siete de calado, dos hélices, máquina de 8.400 caballos, construído en 1892, con protección general de 0,460 metros y 0,101 en cubierta. Armado con dos cañones de 34 centímetros, cuatro de 10 centímetros C. S., cuatro de 47 milímetros, 10 ametralladoras y dos tubos, con 17 nudos de velocidad, 300 toneladas de capacidad en las carboneras y 312 tripulantes.

11. «Vengeur», de hierro y acero, 4.700 toneladas de desplazamiento, 75,39 metros de eslora, 17 de manga, 5,30 de calado, un hélice, máquina de 2 030 caballos, construído en 1878, con protección de 0 327 centímetros en bandas, 0 304 en cañones y 0,050 en cubierta, armado con dos cañones de 34 centímetros, cuatro de 37 milímetros, tiro rápido, seis ametralladoras y dos tubos, con diez nudos de velocidad, 200 toneladas de capacidad en las carboneras y 116 tripulantes.

Cañoneros acorazados:

1. «Acheron», de acero, con 1.721 toneladas de desplazamiento, 55 metros de eslora, 12 16 de manga, 3 34 calado, dos hélices, máquina de 1 700 caballos, construído en 1885, con una protección de 0 240 en las bandas, 0 203 en los cañones y 0,050 en cubierta, armado con un cañón de 27 centímetros, tres de diez centímetros C. S., dos de 47 milímetros y cuatro ametralladoras, su velocidad 13 nudos, capacidad de carboneras 100 toneladas y 110 tripulantes.

2. «Styx», de acero, con 1 790 toneladas de desplazamiento, 57 metros de eslora, 12,16 de manga, 3 60 de calado, dos hélices, máquina de 1.700 caballos, construído en 1891, con igual protección que el anterior, armado con un cañón de 27 centímetros, uno de 14 centímetros C. S., cuatro de 47 milímetros y cuatro ametralladoras, velocidad 13 nudos, 72 toneladas de capacidad en las carboneras y 108 tripulantes.

3 «Cocyte», de acero, con 1.720 toneladas de desplazamiento, 55 metros de eslora, 12 de manga, 3,60 de calado, dos hélices, máquina de 1.700 caballos, construído en 1887, con igual protección que los dos anteriores, armado con un cañón de 27 centímetros, dos de 10 centímetros C. S., dos de 27 milímetros y cuatro ametralladoras, su velocidad 13 nudos, 100 tonelada de capacidad en las carboneras y 100 hombres de tripulación.

Cañoneros.—Sin protección hay los ocho siguientes:

1. «Aspic», de acero, con 463 toneladas de desplazamiento, 44,08 metros de eslora, 6,09 de manga, 304 de calado, una hélice, máquina de 453 caballos, construído en [illegible], armado con dos cañones de 14 centímetros y dos de 10 centímetros, 11 nudos de velocidad, 50 toneladas de capacidad en las carboneras y 80 tripulantes.

2. «Capricorne», de madera, 450 toneladas de desplazamiento, 44,92 metros de eslora, siete de manga, 3,30 de calado, una hélice, 443 caballos, construído en 1882 con igual armamento, anda 11 nudos, 70 toneladas de capacidad de carboneras y 80 tripulantes.

3. «Cámete», de acero, 473 toneladas de desplazamiento, 45,90 de eslora, 7,29 de manga, 3,30 de calado, una hélice, máquina de 631 caballos, construído en 1884, con igual armamento que los dos anteriores, 12 nudos de velocidad, 60 toneladas de capacidad en las carboneras y 84 tripulantes.

4. «Decidée», de acero, 665 toneladas de desplazamiento, 55,93 metros de eslora, 7,90 de manga, 3,64 de calado, una hélice, máquina de 900 caballos, construído en 1889, armado con dos piezas de 10 centímetros, tiro rápido, cuatro de 65 milímetros y cuatro de 37 milímetros, 13 nudos de velocidad, 75 toneladas de capacidad en las carboneras y 39 tripulantes.

5. «Lion», de acero, 473 toneladas de desplazamiento, 45,30 metros de eslora, 7,29 de manga, 3,04 de calado, una hélice, máquina de 576 caballos, construído en 1884, armado con dos cañones de 14 centímetros y cuatro ametralladoras; velocidad 11,8 nudos, 70 toneladas de capacidad en las carboneras y 84 tripulantes.

6. «Scorpion», de acero, 473 toneladas de desplazamiento, 46 metros de eslora, siete de manga, 3,30 de calado, una hélice, máquina de 511 caballos, construído en 1884, armado con dos cañones de 14 centímetros y tres ametralladoras; su velocidad 11,7 nudos, 70 toneladas de capacidad en las carboneras y 84 tripulantes.

7. «Surprise», de acero, con 627 toneladas de desplazamiento, 56 metros de eslora, 7,50 de manga, 3,64 de calado, una hélice, máquina de 900 caballos, construído en 1895, armado con dos cañones de 10 centímetros C. S., cuatro de 65 milímetros y cuatro de 37 milímetros, con 13 nudos de velocidad, con 73 toneladas de capacidad en las carboneras y 99 tripulantes.

Y 8. «Zélée», de acero, con 667 toneladas de desplazamiento, 56,24 metros de eslora, 7,90 de manga, 3,74 de calado, una hélice, máquina de 900 caballos, construído en 1899, con el mismo armamento y velocidad que el anterior, 74 toneladas de capacidad en las carboneras y 99 tripulantes.

Cruceros torpederos:

Hay dos: el «Fleurus», de acero, con 1.310 toneladas de desplazamiento, 71 metros de eslora, 8,90 de manga, 4,70 de desplazamiento, dos hélices, máquina de 4.000 caballos, construído en 1893 y armado con cinco piezas de diez centímetros C. S., seis de 47 milímetros, cuatro ametralladoras y cuatro tubos, su velocidad 18 nudos, capacidad de las carboneras 116 toneladas y 179 tripulantes.

Y el «Wattignies», de acero, con igual desplazamiento y condiciones, máquina de 4.225 caballos, construído en 1891 y armado con cinco cañones de diez centímetros C. S., seis de 47 milímetros y siete de 37 milímetros y cuatro tubos, 18 nudos de velocidad, 160 toneladas de capacidad en las carboneras y 180 tripulantes.

Cruceros porta torpederos.

«Foudre», de acero, 6.090 toneladas de desplazamiento, 116 metros de eslora, 16 de manga, 7,15 de calado, dos hélices, máquina de 12.000 caballos, construído en 1895 y armado con ocho cañones de 10 centímetros C. S., cuatro de 65 milímetros, cuatro de 37 milímetros, cuatro tubos y 10 torpederos. Su velocidad 20 nudos, capacidad de las carboneras, 845 toneladas con 410 tripulantes.

Torpederos de Escuadra.

Son 30 en servicio y están protegidos únicamente en las calderas; los numeramos para más facilidad y claridad.

1. «Alarme», de acero, 174 toneladas de desplazamiento, 46 metros de eslora, cinco de manga, 2,60 de calado, una hélice, máquina de 1.400 caballos, construído en 1889, armamento dos cañones de 47 milímetros de tiro rápido y cuatro tubos, velocidad 20,5 nudos y 40 toneladas de capacidad, las tripulaciones de todos son variables entre 27 y 35 hombres.

2. «Aquilon», de acero, 130 toneladas de desplazamiento, 41,78 de eslora, 4,28 de manga, 2,44 de calado, dos hélices, máquina de 2.000 caballos, construído en 1895, dos cañones de 37 milímetros de tiro rápido y dos tubos, 26 nudos de velocidad y 16 toneladas en las carboneras.

3. «Chevalier», de acero, 125 toneladas de desplazamiento, 43,90 de eslora, 4,28 de manga, 2,80 de calado, dos hélices, máquina de 2.400 caballos, construído en 1893 y armado con dos cañones de 37 milímetros de tiro rápido y dos tubos, velocidad 27,2 y 16 toneladas en carboneras.

4. «Coureur», de acero, 130 toneladas de desplazamiento, 44,82 de eslora, 4,28 de manga, 1,50 calado, dos hélices, máquina de 1.750 caballos; construído en 1888. Armamento, dos cañones de 47 milímetros tiro rápido y dos tubos; velocidad 23,2 nudos y 22 toneladas de capacidad en las carboneras.

5. «Cyclone», de acero, 150 toneladas de desplazamiento, 44,82 metros de eslora, 4,58 de manga, 2,46 de calado, máquina de 4.250 caballos; construído en 1898. Armado con dos cañones de 37 milímetros de tiro rápido y dos tubos; velocidad 30 nudos, 18 toneladas de capacidad en las carboneras.

6. «Flibustier», de acero, 130 toneladas de desplazamiento, 42 metros de eslora, 4,28 de manga, 2,47 de calado, máquina de 2.000 caballos; construído en 1894. Con igual armamento, 25 nudos de velocidad y 16 toneladas en carboneras.

7. «Forban», de acero, 150 toneladas de desplazamiento, 43,90 metros de eslora, 4,30 de manga, 3,4 de calado, dos hélices, máquina de 3.260 caballos; construído en 1895. Armado como los anteriores, 31 nudos de velocidad y 15 toneladas de capacidad en las carboneras.

8. «Lasquenet», de acero, 150 toneladas de desplazamiento, 53 metros de eslora, 5,30 de manga, 2,44 de calado, dos hélices, máquina de 2.600 caballos; construído en 1893. Armamento igual á los anteriores, 22 nudos de velocidad y 30 toneladas de capacidad en las carboneras.

9. «Mangini», de acero, 143 toneladas de desplazamiento, 44,81 metros de eslora, 4,28 de manga, 2,15 de calado, una hélice, máquina de 2.100 caballos; construído en 1896. Armado como los anteriores, con 27,5 nudos de velocidad y 18 toneladas de capacidad en las carboneras.

10. «Sarracin», de acero, 130 toneladas de desplazamiento, 44 metros de eslora, cuatro de manga, 2,50 de calado, una hélice, máquina de 1.100 caballos; construído en 1892. Armado con tres cañones de 47 milímetros tiro rápido, y dos tubos con 20,5 nudos de velocidad y 14 toneladas de capacidad de las carboneras.

Los datos de los 20 torpederos que aún faltan y de los otros buques los dejamos para el artículo siguiente, con el fin de no dar á éste una extensión exagerada.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 20 de Octubre de 1905.

UN TELÉMETRO FÁCIL

Medir distancias con la mano.

Un curioso me preguntaba hace días si hay algún procedimiento con el cual se puedan medir á ojo, y con exactitud aproximada, distancias de ocho á cien ó doscientos metros. Decía el comunicante que los fotógrafos necesitan conocer estas distancias para enfocar el lente cuando van á sacar una vista.

Esta pregunta me indujo á discurrir el medio que voy á indicar, por si les llega á ser útil; y es el siguiente, que he basado en la ley geométrica de los triángulos proporcionales.

Por los fenómenos de perspectiva se observa que los objetos, á medida que están más lejanos se ven proporcionalmente más chicos. Luego, si sabemos la longitud media de un objeto visible apartado, nos será fácil conocer su distancia con sólo medir su tamaño en perspectiva.

Pues aquí del procedimiento telemétrico. El brazo nos servirá de listón, y estirándolo recto ante nuestros ojos, con los dedos en escuadra, nos da una medida permanente. Esta medida longitudinal desde los ojos hasta la raiz de los cuatro dedos largos, es casi de sesenta centímetros en un hombre de mediana ó baja estatura, y de sesenta y cinco centímetros en un hombre alto. Los cuatro dedos en su arranque suelen tener dos centímetros de grueso cada uno, el pulgar otros dos, de manera que los cinco dedos uno al lado de otro, suman diez centímetros. Con esto ya tenemos, mediante el brazo y la mano, el instrumento para medir distancias á ojo. Si queremos saber cuántos metros hay desde nosotros á otro punto no muy lejano en la calle, ó en el campo, hay que aprovechar el momento en que pase ó esté allí una persona á la cual suponemos la estatura media de un hombre, que es 1,70 metros, ó sea 170 centímetros.

Se estira el brazo en dirección al individuo lejano, doblando los dedos en escuadra de modo que se vean sus falanjes al través, frente á los ojos. Se mide la altura del hombre distante con el ancho de los dedos. Supongamos que no pasa de tres dedos y medio: á dos centímetros cada dedo resultan siete centímetros; pues ya tenemos planteado el cálculo de proporciones triangulares ó trigonométricas: siete centímetros es á 170 (la altura media del hombre) como 70 centímetros (el largo del brazo) es á X (la distancia que buscamos). Se multiplican 170 por 60, y el producto se divide por 7. Esto dará el resultado en centímetros, que es 1.457, ó sean 14 metros 57 centímetros.

Como da la casualidad que en todas estas operaciones hay que multiplicar 17 por 6 y esto arroja un producto de 102, puede darse una regla aproximada muy sencilla para los cálculos de distancias á ojo, y es la siguiente: se divide la cifra 100 por el número de centímetros que señale la perspectiva del hombre lejano. Aquí sale el resultado en metros. Así, la operación que hemos hecho antes queda simplificada y hecha de memoria dividiendo 100 por 7. El cociente hallado es 14 metros 28 centímetros.

Cuando el operador es un hombre de alta estatura, hay que suponerle un brazo de 65 centímetros y entonces el dividendo 100 debe elevarse á 110.

Sería más exacto valerse de un listón marcado con centímetros, puesto vertical con los dedos y con el brazo recto. Si no se tiene á mano una regla dividida en centímetros, pueden improvisarla por medio de una moneda de cobre de cinco céntimos de peseta (un centavo de peso). El diámetro su disco marca 25 milímetros; de manera que dos piezas de á centavo alineadas hacen cinco centímetros justos.

Resumiendo: la manera más exacta posible de hallar por ese sistema una distancia, es multiplicar el largo del brazo en centímetros (desde el ojo á la raiz de los dedos) por el número 170, y el producto dividirlo por los centímetros de alzada que presenta el hombre lejano. El resultado será en centímetros.

Y en tesis general, calculando á poco más ó menos, se divide cien por los centímetros que arroje el individuo distante, á razón de dos centímetros por dedo. Esto en un operador de baja estatura, y si es mediano ó alto la cifra para dividir será 110 en vez de 100.

P. Giral.

FRAY AGUSTÍN CANELLAS Y EL P. BENITO VIÑES S. J.

Carta abierta al Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina, alcalde de Barcelona.

Mi estimado y antiguo amigo: Hace pocos días me encontraba en la galería de las Casas Consistoriales, contemplando los cuadros en que hay los retratos de varios catalanes ilustres, entre los cuales figuran eclesiásticos y seglares venerables, unos, por el recuerdo de sus virtudes y ciencia, é ilustres otros, por los brillantes hechos de armas que han grabado en las páginas de la historia patria.

Opino que sería de grande enseñanza para el pueblo que debajo de cada uno de aquellos cuadros se colocara otro, en el cual constaran los motivos por que fué declarado el sujeto figurado en el retrato *catalán ilustre* por el Cabildo Municipal. Este es el sistema seguido por nuestra Santa Iglesia al publicar la vida de los Santos, á fin de que tomemos ejemplo de los que nos precedieron en esta vida y con sus virtudes nos enseñan el recto camino del deber.

Contemplando estaba aquellos retratos, tan queridos para todo buen catalán, cuando acudió á mi memoria el recuerdo de dos catalanes verdaderamente eminentes y casi desconocidos en nuestra tierra. Permítame usted, amigo mío, que le señale algunos puntos culminantes de la vida respectiva de aquellos varones ilustres, por si usted, como alcalde de Barcelona, los considera dignos de figurar en la galería en que hay los retratos de los *catalanes ilustres.*

—

El P. Fray Agustín Canellas nació en Alpens, pueblo de la alta Cataluña (1), el 23 de Junio de 1765, hijo de un humilde tejedor de lana. Cursó los primeros estudios en Vich y en el Seminario de Barcelona; pero impresionado por la grandiosidad del mar, estudió la carrera de piloto en la Escuela Náutica del Real Consulado. Al poco tiempo de navegar, renació en él la primitiva vocación para la carrera eclesiástica, y entró en la Orden de Trinitarios calzados, distinguiéndose tanto en los nuevos estudios, que fué nombrado Lector de Artes y Teología.

La Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona le nombró Censor de la sección de Ciencias en 1803; siendo uno de los miembros más notables que en aquel tiempo figuraron en aquella docta Corporación.

En 1806, fué nombrado profesor de Náutica del Real Consulado de Cataluña; pero al poco tiempo, por no querer jurar fidelidad á Napoleón, abandonó Barcelona y se fué al campo del ejército español, entrando á formar parte del Estado mayor. Si como piloto, como fraile y como matemático tanto se había distinguido, no se distinguió menos como militar, levantando gran número de planos y siendo obra suya el campamento atrincherado de Busa, en donde nunca entraron los franceses.

Concluída la guerra, el Real Consulado de Cataluña le nombró director de la Escuela Náutica, cargo que ocupó hasta su muerte, habiendo sido maestro querido y respetado por centenares de pilotos que hicieron su nombre popular en el comercio marítimo de Barcelona, tanto, que una de las fragatas de más porte en aquella época llevó el nombre de «Fray Canellas». A su sabia pluma se debe una Astronomía náutica, que aún hoy día es digna de ser consultada, y gran número de trabajos científicos.

Minada su existencia por tanto trabajo, entregó su alma á Dios á los cincuenta y tres años de edad, en 9 de Abril de 1818.

***

El Padre Benito Viñes, S. J., fué director del Observatorio Magnético y Meteorológico del Real Colegio de Belén de la Compañía de Jesús, en el último tercio del siglo pasado, y con seguridad podemos afirmar que sus estudios sobre los ciclones han salvado millares de vidas y economizado muchísimos millones en intereses.

Seguramente recuerda usted muy bien, amigo mío, que allá en nuestra juventud, los buques que llegaban á los puertos antillanos, desde mediados de Mayo á primeros de Julio, se amarraban, no atreviéndose á salir hasta mediados de Octubre, por temor al *equinoccio.* Observado ésto por el Padre Viñes, calculando, además, la gran pérdida que esto causaba al comercio, y afectado profundamente por los horrorosos naufragios que causaba el *equinoccio*, estudió con empeño los fenómenos de los ciclones, dando una teoría completa de los mismos en el discurso que leyó al ser recibido como socio de mérito en la Real Academia de Ciencias Médicas, Físicas y Naturales, de la Habana. Verdad es que antes que el Padre Viñes, estudiaron los ciclones Redfiel, Reid, Thom, y muchos otros sabios, físicos y marinos, admitiendo todos el movimiento rotatorio circular, que fué motivo de muchos naufragios y grandes averías, pues el buque que, fiado en esta teoría, corría en popa, caía forzosamente en el vórtice del ciclón. Los estudios y largos esperimentos que hizo el Padre Viñes, recorriendo toda la isla de Cuba, después de cada ciclón, le enseñaron que el movimiento rotatorio de estos meteoros es convergente, lo que cambia completamente la teoría de aquéllos.

El Padre Viñes siguió estudiando estos terribles fenómenos meteorológicos, en los que adquirió tantísima fama, que los Estados Unidos y todas las Antillas extranjeras le concedieron franquicia telegráfica, y en la época de los huracanes no se atrevía á salir ningún buque, lo mismo nacional que extranjero, del puerto de la Habana, sin antes consultar el capitán al Padre Viñes. Este sabio Jesuíta mereció grandes distinciones de los Estados Unidos, de Alemania y de Bélgica, siendo conocido su nombre por todos los marinos, lo mismo militares que mercantes, y lo mismo nacionales que extranjeros; siendo un libro indispensable en todo *Cuarto de Derrota* el titulado: «Investigaciones relativas á la traslación y circulación ciclónica, en los huracanes de las Antillas», al que tan eminente meteorólogo puso su firma en la víspera misma de su fallecimiento, acaecido el día 22 de Julio de 1893. El Padre Benito Viñes nació en Poboleda, pueblo de la provincia de Tarragona.

(1) El verdadero nombre de este pueblo es Santa María.

Bien comprende usted, amigo mío, que en un escrito como éste es imposible extenderme en detalles biográficos, siendo solamente mi objeto llamar su ilustrada atención respecto de dos catalanes ilustres, cuyos retratos, según mi parecer, son dignos de figurar entre los otros que componen la Galería de Catalanes ilustres.

Siempre tiene una satisfacción en poder repetirse de usted affmo. amigo y servidor, q. b. s. m., *José Ricart y Giralt.*

LOS ESTUDIANTES

Mañana, á las tres de la tarde, se reunirán los estudiantes en el anfiteatro de San Carlos, para dar cuenta del resultado de las gestiones realizadas por la Comisión permanente y hacer la presentación del Sr. Albiñana, representante de Valencia.

Una hora más tarde, el doctor Moliner dará una conferencia dedicada á la clase escolar.

La Comisión, en su última reunión, ha acordado tributar una entusiasta manifestación á M. Loubet, correspondiendo á lo hecho con su majestad el rey en París por los escolares de aquella capital. Como dicha manifestación ha de ser exclusiva de los estudiantes, la Comisión ha acordado que éstos lleven un distintivo reconocido por la autoridad.

LA CAJA DE FOSFOROS

Era un día de intenso frío, nevaba; anochecía; la obscuridad, como tupido velo, se extendió sobre la inmensa ciudad de Londres; era esta noche la última del año.

Tiritando de frío vagaba en la obscuridad una pobre niña, sin sombrero, con los pies descalzos; al salir de su humilde hogar llevaba puestas unas zapatillas, tan grandes, que habían pertenecido á su madre.

La pobrecita las había perdido en el instante de atravesar presurosa la calzada para evitar ser cogida por dos carruajes que en vertiginosa velocidad avanzaban.

Siguió andando con sus desnudos pies amoratados por la acción del frío.

Llevaba en un viejo delantal varios paquetes de fósforos ordinarios, uno de los cuales tenía asido en una mano.

No había logrado vender nada durante el largo y penoso día; nadie siquiera le había regalado un penique. Siguió caminando, muerta de frío y hambre, la real personificación de la miseria.

¡Pobre huérfana! Copos de nieve mezclábanse y humedecían los largos dorados bucles que le cubrían la espalda.

Torrentes de luz escapábanse de todas las ventanas de los suntuosos edificios; la niña percibía un grato olor á pato asado y otros exquisitos guisos, pues era la víspera del Año Nuevo.

La pequeñuela no reparaba en la inclemencia del tiempo ni en sus escasos y andrajosos vestidos; pero sí notaba y era poderosamente atraída por estos deliciosos olores, con los que su débil y necesitado estómago le hacía soñar cuán agradable sería poderlos probar.

Acurrucóse, por fin, en el ángulo saliente que formaban dos casas sirviéndole este rincón de guardia contra el viento y la escarcha.

Encogió sus piececitos; sentía más frío aún, pero no se atrevía á volver á casa sin haber vendido nada, pues bien sabía ella los golpes que recibía al no llevar un solo penique al arpía en cuya compañía vivía; además, hacía allá casi tanto frío como aquí, con la diferencia que allí la cubría un viejo techo; por los agujeros del cual entraba el viento, á pesar de que los más grandes de éstos habían sido tapados con tarugos de trapo viejo y paja.

Las manos de la pequeña vendedora de fósforos estaban heladas; ocurrióseles encender un fósforo; se preguntó si con su llama no lograría desentumecer algo sus manos; frotó uno contra la pared. ¡Mirad! qué alegría, cómo chisporrotea y arde; da, piensa la niña, tan brillante luz como la de una brillante estufa con plancha de hierro, con todos sus accesorios; ardía en ella un buen fuego; tan hermoso le pareció, tan cierto todo, que estiró sus piés para calentarlos también; cuando he allí, la mano del fósforo expiró, desapareciendo al mismo tiempo la estufa; nada quedaba, sino un palito quemado.

---

17 FOLLETÓN DEL "DIARIO DE LA MARINA"

TARTARÍN DE TARASCÓN

NOVELA

llamaba tímidamente... Acto continuo los cantos y risas cesaban. No se oían á través del muro más que vagos cuchicheos como los de una dormida pajarera.

«¡Preparémonos!»—pensaba el héroe...—«¡Por lo que pudiera ser!»

Y lo que solía ser amenudo era una gran jofaina de agua fría que caía sobre su cabeza, ó bien cortezas de naranjas ó higos chumbos... Jamás cosa diferente...

¡Leones del Atlas, dormid!

IX

El príncipe Gregorio de Montenegro.

Hacía ya más de quince días que el infortunado Tartarín andaba buscando á su dama argelina, y fuera más posible que la buscara aún, si la Providencia de los enamorados no hubiese acudido á él bajo la forma de un hidalgo montenegrino, como vais á ver.

En invierno, todos los sábados por la noche, da el Gran Teatro de Argel su baile de máscaras, ni más ni menos que como el que se da en la Opera. Este es siempre el mismo y perpetuo é insípido baile de máscaras de provincia. Poca gente en el salón, algunos extraviados del casino, niñas fugadas del hogar tras algún oficial, unos descargadores cesantes y cinco ó seis lavanderas mahonesas que se lanzan á él y que guardan del tiempo de su virtud un cierto y vago perfume de ajos y salsas azafranadas... Mas, el verdadero y principal golpe de vista del baile no es éste, sino el del salón de descanso, transformado por las circunstancias en sala de juego... Una masa febril y abigarrada se mezcla y atropella en él en torno del ancho tapete verde: turcos con licencia apostando sueldo sobre sueldo, mercaderes, moros de la ciudad alta, negros, malteses, colonos del interior que si á mano viene habían andado cuarenta lueguas para ir á apostar al azar, á un as, el dinero de un arado ó de un par de bueyes... todos excitados, pálidos, cerrados los dientes, con esa singular mirada de jugador, turbada, extraviada, obcecada á fuerza de mirar siempre la misma carta.

En otros grupos, tribus de judíos argelinos jugando en familia.

Los hombres vestidos á la oriental horriblemente recompuestos con medias azules y gorras de terciopelo. Las mujeres abotargadas y pálidas, manteniéndose tiesas dentro de sus ceñidos petos de oro... Agrupada alrededor de las mesas, la tribu chilla, va y viene, cuenta con los dedos y juega poco. Sólo de cuando en cuando, después de largos conciliábulos, un viejo patriarca con una barba como el Padre Eterno, se separa del grupo para ir á arriesgar el duro familiar...

Entonces, tanto cuanto dura la partida nótase un vivo centelleo de ojos hebreos dirigidos hacia la mesa, terribles ojos de amante negro, que empiezan por hacer agitar las piezas de oro sobre el tapete y acaban por atraerlas suavemente como tiradas por un hilo...

Luego, reyertas, discusiones, interjecciones de todos países, gritos locos en todas las lenguas; cuchillos desenvainados, la policía que llega y dinero que desaparece...

A una de estas saturnales acudió una noche el gran Tartarín para lograr distraerse, en busca del olvido y la paz del espíritu.

El héroe andaba solo por entre la muchedumbre pensando en su mora, cuando de repente en una mesa de juegos, sobreponiéndose al din din del oro, eleváronse á gritos dos voces irritadas:

—¡Os digo que me faltan veinte francos, caballero!...

—¡Caballero!...

—¿Aún?... ¡Caballero!...

—¿No sabéis con quién habláis, caballero?...

—Tendré mucho gusto en saberlo.

—¡Soy el príncipe Gregorio de Montenegro!...

A este nombre, Tartarín, emocionado, cruzando por entre el gentío, fué á colocarse en primer término, ese príncipe montenegrino tan fino, cuyo conocimiento tuvo el gusto de trabar á bordo del pailebot...

Desdichadamente, aquel título de alteza que tanto había deslumbrado al tarasconés, no produjo el menor efecto en el oficial de cazadores con quien el príncipe sostenía la algarada.

«Enterados...» dijo el militar burlonamente: y luego, dirigiéndose á la concurrencia: «¿Gregorio de Montenegro?... ¿quién le conoce, señores?... ¡Nadie!

Tartarín indignado avanzó un paso.

«¡Perdonad... yo conozco al príncipe!» dijo con voz firme y marcado acento tarasconés.

El oficial de cazadores le miró un momento de pies á cabeza y dijo haciendo una inflexión de hombros:

«¡Bueno, acabemos ya!... Repartíos los veinte francos que faltan y no haya más cuestión.

Y dicho esto volvió la espalda y perdióse entre la concurrencia.

El fogoso Tartarín quiso seguirle, mas el príncipe se lo impidió:

«Dejadle... eso es cuenta mía.»

Y tomando al tarasconés por el brazo, condújole afuera rápidamente.

Al llegar, el príncipe Gregorio de Montenegro descubrióse, le tendió la mano y recordando vagamente su nombre, empezó con voz vibrante:

—Señor Barbarín...

—¡Tartarín!—dijo el otro tímidamente.

—¡Tartarín ó Barbarín, no importa qué!... Desde hoy nuestra amistad ya será hasta la muerte!

Y el noble montenegrino le sacudió la mano con calor y energía... Pensad lo satisfecho que se vería el tarasconés...

—¡Príncipe!... ¡Príncipe!... exclamó alborozado.

Un cuarto de hora más tarde instalábanse ante una mesa, en la terraza del restaurant de los Plátanos, agradable sitio nocturno con vistas al mar, y ante una magnífica ensalada rusa y una botella de vino de Creina, reanudaron el conocimiento.

No podéis imaginaros nadie más agradable que ese príncipe montenegrino. Delgado, fino, de cabellos rizados por el peluquero, primorosamente afeitado, condecorado con infinidad de placas, de mirada vivaracha, expresión cariñosísima y cierto acento ligeramente italiano que le daba el aire de un Mazarino sin bigotes y muy

Encendió otro fósforo: ahora parecióle encontrarse bajo hermosísimo Arbol de Navidad, aun más lindamente adornado que aquél que logró ella ver por la entreabierta puerta de la casa de un rico comerciante.

Innumerables velas ardían entre las ramas, que eran de un verde-esmeralda; los más bellos juguetes pendían de él; parecíale ver hermosos paisajes, cual cuadros vivos deslizarse ante sus atónitos ojos; vió caras de bellas damas de dulces ojos color de cielo, que la miraban sonrientes.

Apagóse el fósforo: sólo la obscuridad y la nieve la circundaban. Las luces de las vecinas casas hiciéronse más numerosas y altas; parecían estrellas, una de las cuales cayó, dejando tras sí luminosa huella.

Alguien está muriendo, pensó la niña, pues su anciana abuela, el unico sér que la amó y acarició y quien ya había muerto, le contó que cuando una estrella caía era señal que una alma subía al cielo.

Encendió otro fósforo y otra vez todo fué luz alrededor de ella, y en el brillante círculo vió á su vieja y querida abuela, resplandeciente y blanca, con flotantes ropajes: parecía un angel que le sonreía dulce y amososa como siempre. ¡Qué hermosa y que buena le pareció la niña! ¡Abuelita, exclamó la pequeña, llévame contigo, llévame, te lo ruego! Sé que desaparecerás en cuanto se apague el fósforo; sé que te disiparás como la agradable estufa y el hermoso Arbol de Navidad. Apuróse á restregar todo el paquete de fósforos contra la pared, porque deseaba retener junto á ella su querida abuela. Los fósforos ardieron con extraña luz, más viva que la luz del mediodía. Nunca le había parecido su abuela tan hermosa ni tan alta.

Cogió entre sus brazos á la desamparada vendedora, y ambos remontáronse alto y lejos, tanto, que no las podríamos seguir; tan lejos, que llegaron á la celestial mansión, en donde no se conoce la sed ni el hambre, ni las contrariedades ni la falta de amor.

A la siguiente mañana, primer día del nuevo año, encontráronla recostada contra el muro, con las mejillas sonrosadas, la boca sonriente y teniendo sujeto en una mano el paquete de fósforos quemados. Opinaron los que la vieron que había tratado por este medio de calentarse, pero nadie sospechó la magnificencia y esplendor con que ella había empezado el año.

William Maklay.

TEATROS

LARA.

Con buen éxito tuvo lugar anoche en este teatro el estreno del juguete cómico *El baile de cabezas*, original de nuestro compañero en la prensa D. Gabriel Briones.

La obra no tiene más pretensiones que hacer pasar un rato agradable á los espectadores, y lo cumplió con exceso, pues el numeroso público que llenaba el teatro no cesó de reír durante la interpretación de la obra.

Las señoras Valverde, Ruiz, Domus y Rodríguez, y los señores Rubio, Barraycoa, Simó Raso y La Riva, trabajaron con el acierto de siempre, siendo aplaudidísimos.

COMEDIA

La *reprise* de *El adversario* llevó numeroso público anoche al teatro de la Comedia.

El adversario es una de las mejores obras del moderno repertorio francés y en ella sobresale extraordinariamente Rosario Pino, que en unión de Borrás, obtuvieron anoche justos y repetidos aplausos.

Se ensaya para ser puesta en escena á la mayor brevedad, la nueva obra de D. Benito Pérez Galdós, *El amor y la ciencia*.

MARTIN

Con el título de *Las piedras preciosas*, se estrenó anoche en este teatro una bufonada, original de los Sres. Larra y Gullón, con música del maestro Lleó.

Se repitió un número de la música, muy bonito, el quinteto de los trovadores; lo demás de la partitura pasó sin pena ni gloria.

Al final se presentó en el proscenio el maestro Lleó; los autores de la letra no salieron por no encontrarse en el teatro.

EL VIAJE DE LOUBET

Concurso de globos y automóviles.

La fiesta organizada en honor de M. Loubet por *La Correspondencia de España*, promete ser interesante.

A las adhesiones recibidas del extranjero, del conde de Vaulx, Paul Tissandier y George Besancon, hay que añadir la del aeronauta inglés Charles Levee, la de M. Cartón, fabricante de material aerostático francés, y la del ruso Erik Tallander.

En el Real Aéreo-Club no se conoce aún el personal que tripulará 11 de los globos inscritos.

Están completos los de los globos «Alfonso XII», por los señores Kindelán y Rugama; «Cierzo», Duro y Guisasola; «Vencejo», Castilla y Claver; «Alcotán», Mulero y Sánchez Arias; «Avión», Herrera; «Júpiter», Gordezuela y Magdalena, y «Mercurio», Pintos y Cubilla.

Aunque las inscripciones de automóviles se hacen con lentitud, hay ya anotadas las siguientes:

Madame du Gast, 35 caballos.
D. Cándido Pieltain, Dion, 15 ídem.
D. Lorenzo del Villar, Gladiato, 12 ídem.
Señor marqués de Marín, Dion, 12 ídem.
D. Fernando Rodríguez, Mercedes, 22 ídem.
D. Pedro Sanginés, Gobron, 25 ídem.
D. Antonio Garay, Dion, 8 ídem.
D. José Sanginés, Gobron, 40 ídem.
D. Cándido Rolando, Renauld, 14 ídem.
M. Mauvais, Dion, 8 ídem.
Señor marqués de Romero, Charron, 15 ídem.
D. Francisco Avial, Rocher Schneid, 24 ídem.
D. José de la Horha, Gobron, 40 ídem.

El decorado de la Casa de la Villa.

El patio central, llamado de cristales, está convertido en suntuoso comedor adornado con riquísimos tapices, representando escenas del *Quijote*.

En el salón de sesiones también se están llevando á cabo obras de embellecimiento, así como en el despacho oficial del alcalde.

Tanto la fachada del Ayuntamiento como la Plaza de la Villa, estarán artística y hermosamente decoradas.

De la escalera principal y de algunos despachos, los cuadros que representan escenas de la guerra de 1808 han sido cubiertos con tapices.

La bienvenida del alcalde.

El alcalde será presentado por S. M. el rey á M. Loubet en el momento en que éste descienda del tren.

El Sr. Vincenti, en nombre del pueblo de Madrid, dará la bienvenida, en francés, al jefe del Estado de la nación vecina.

El banquete del Ayuntamiento.

Durante el banquete con que el Concejo de Madrid obsequiará á M. Loubet y su comitiva, darán guardia en el Ayuntamiento los milicianos y el Cuerpo de bomberos, amenizando el acto la banda municipal de Barcelona.

El programa.

Desde París comunican por telégrafo el siguiente programa:

Día 22.—Salida de París á las diez y cinco. Llegada á Irún á las 21,17. M. Cambon, ministro en Madrid, el coronel Milans del Bosch y el teniente coronel Cornulier de Luciniere suben en el tren presidencial que sale á las 21,45, entrando en la estación de San Sebastián á las 22,5. Cinco minutos después sale el presidente en dirección á Madrid.

Día 23.—Llegada al Escorial á las 12,7. La misión enviada por D. Alfonso XIII al encuentro de Mr. Loubet se pondrá entonces á las órdenes de éste, que visitará seguidamente el Escorial, depositando unas coronas sobre los sepulcros de Alfonso XII y de la princesa de Asturias. Después de haber recorrido el Monasterio, el presidente saldrá para Madrid á las 13,37, subiendo la misión española en el tren présidencial.

Llegada á Madrid-Norte á las 14,30, y á Madrid-Atocha á las 15,10.

D. Alfonso recibirá al presidente de la República en dicha estación de Atocha, haciendo una entrada solemne en Madrid. El rey acompaña á Mr. Loubet hasta el Palacio Real, donde se queda conversando con él durante algunos instantes, yendo seguidamente á reunirse á la reina madre. Mientras tanto, recibe Mr. Loubet, en el gran salón de recepción, al personal de la embajada francesa.

A las 15,30 Mr. Loubet visita á la reina, que le recibe rodeada por el rey, infanta María Teresa y príncipe Fernando de Baviera.

A las 16,30 Mr. Loubet visita al príncipe viudo de Asturias.

A las 17 Mr. Loubet se dirige á visitar á la infanta Isabel.

A las 18 recepción del Cuerpo diplomático en Palacio.

A las 18,30, recepción por el presidente de las Sociedades francesas.

A las 20, banquete de gala en Palacio.

A las 21,30, recepción en Palacio.

Día 24.—A las 8,45, M. Loubet sale de Palacio para Carabanchel; 9,30, revista militar en Carabanchel. Regreso á Palacio; 12,40, almuerzo ofrecido al presidente de la República por el Ayuntamiento; 14,40, salida de Palacio en dirección á la Plaza de Toros; 15, corrida y luego paseo por el Retiro, barrio de Salamanca y Castellana; 19,30, banquete ofrecido al rey por M. Loubet en la Embajada francesa; 22, función de gala en el teatro Español.

Día 25.—A las 7,45, salida para cazar en Riofrío; 19,30, regreso á Madrid; 21, función de gala en el teatro Real.

Día 26.—A las 8,30, recepción de la colonia francesa en la Embajada; 9, colocación de la primera piedra del Colegio francés; 9,30, visita al Hospital francés; 10, llegada al Museo Moderno, donde el rey esperará á M. Loubet; 12,30, almuerzo íntimo en Palacio; 13,30, caza en la Casa de Campo. Regreso á Palacio; 17,45, salida para la estación del Mediodía; 18, sale el tren presidencial para Portugal. M. Loubet invitará á cenar con él á la misión española, que le estará agregada durante su estancia en España. Dicha misión se despedirá seguidamente, regresando á Madrid.

Día 27.—A las 5, llegada á la estación-frontera de Valencia de Alcántara; 8, llegada al Entroncamento.

Una traca.

La noche del lunes se quemará una traca valenciana en la Plaza de Oriente. El espectáculo sería allí muy agradable; pero expuesto por la aglomeración y porque no estando el público de Madrid acostumbrado á esa diversión, podía creer que las explosiones de la traca procedían de petardos y esta confusión originar carreras y sustos.

El cortejo luminoso.

Ayer inspeccionó el alcalde en el Palacio de Bellas Artes los materiales para la retreta.

El Sr. Vincenti ha quedado muy satisfecho de los trabajos realizados por la casa italiana que tiene la contrata, y, en efecto, la impresión que produce la vista de los farolec y demás artefactos es muy lisonjera. La retreta va á resultar uno de los números más artísticos del programa de fiestas.

Un millón en rebocos.

Con motivo de la venida á esta Corte del presidente de la República francesa, los propietarios de Madrid se han gastado en rebocos de fincas, hasta la fecha, cerca de un millón de pesetas.

Nuevo alumbrado.

Mañana quedará terminado el tendido de cables é instalación de 50 arcos voltaicos desde la Cibeles, por el paseo de Trajineros, Carrera de San Jerónimo y calle del Prado, hasta el teatro Español, trayecto por el cual irá el presidente de la República francesa al citado coliseo el día en que se celebre la función organizada en su honor.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Hasta el día de ayer se habían recibido en el Congreso 382 actas, de las cuales 213 han sido despachadas ya por la comisión.

—

El ministro de Estado, Sr. Sánchez Román, ha sido agraciado por el emperador de Turquía con el gran cordón de la Orden otomana de Osmanie.

—

Los Sres. Maura y Moret creen que de no llevarse con más celeridad los trabajos que viene realizando la Comisión de actas del Congreso, éste será muy difícil que pueda constituírse antes del día 15 del próximo mes de Noviembre.

—

La comisión de actas, en su reunión de ayer, ha declarado graves las de Almagro y Estepa, dictaminando favorablemente las de Daroca, Laguardia, Montalbán, Salas de los Infantes, Santoña, Valmaseda, Segorbe y Alcázar de San Juan.

Ha señalado vista pública para la de Lorca.

—

El Sr. Junoy hacía constar ayer que no había suscrito el dictamen sobre el acta de Bilbao, porque quería antes, como lo ha hecho ayer mañana, hablar con Pablo Iglesias, quien le ha declarado que no había formulado protesta á la expresada acta, porque no tenía pruebas concretas respecto á la compra de votos que se había efectuado, si bien tenía que reconocer que no se ha hecho en las proporciones escandalosas de otras elecciones anteriores á éstas.

—

Con dictamen favorable fueron despachados ayer por la Comisión de incompatibilidades del Congreso todos los casos pendientes, excepción hecha de los que se refieren á los diputados catedráticos, por no haber llegado aún á la Cámara las correspondientes Reales órdenes de excedencia.

—

La Comisión de actas del Senado ha emitido dictamen acerca de la de Toledo.

Los Sres. Alvarez Guijarro y Sánchez Albornoz han formulado voto particular.

—

Háblase de una combinación de altos cargos con motivo de la subsecretaría de Gobernación que, según se asegura, dejará en breve el Sr. Latorre.

A ese puesto pasará el subsecretario de la Presidencia, Sr. Gayarre, quien será sustituído por el director general de Administración local, y éste por el de Penales.

—

El Sr. García Alix manifestaba ayer tarde que intervendrá en el debate sobre las actas de Madrid, en representación de la minoría villaverdista.

En el seno de la Comisión de actas se cree que ésta empezará á ocuparse del expediente relativo á las de Madrid, muy en breve.

—

Decían ayer algunos caracterizados amigos del Sr. Maura, que después de constituído el Congreso, ingresarán en el partido que dicho hombre público acaudilla cuatro de los diputados que figuran hoy en la fracción villaverdista.

—

El Sr. Mellado ha manifestado hoy que á pesar de haberse desentendido del reparto de billetes para las funciones que se celebren en honor del Presidente de la República francesa, es tal el número de peticiones que se le hacen, que se halla resuelto á ausentarse de Madrid si continua en tal forma la insistencia de los peticionarios.

—

El general Orozco ha visitado hoy al ministro de la Guerra para pedirle alojamiento para los alumnos de las Academias militares que ha de llegar en breve.

Se le ha ofrecido el ministerio de Fomento, reservando algunos salones para cuartos de banderas y dormitorios de jefes y oficiales.

LA BODA DE LA INFANTA

Como ya se venía anunciando, hoy se ha verificado con toda solemnidad, en Palacio, el acto de ser pedida la mano de S. A. la infanta doña María Teresa para el príncipe de Baviera, en nombre de los padres del novio.

El príncipe de Baviera.

Esta mañana, á las diez y media, ha tenido lugar en el Real Palacio y en el salón de Tapices el acto de firmar el acta de naturalización española del príncipe de Baviera.

Fueron testigos el presidente del Consejo y el ministro de la Guerra, desempeñó las funciones de juez Municipal el ministro de Gracia y Justicia, actuando de secretario el director General de los Registros.

Concurrió toda la Real familia, el ministro de Estado y todo el alto personal palatino y el cardenal-arzobispo de Toledo, señor Sancha.

El príncipe de Baviera vestía el uniforme de capitán de Húsares de la Princesa.

Como infante español, se le concedió el Toisón de Oro y los grados superiores de las Ordenes de Carlos III é Isabel la Católica, cuyas insignias le han sido impuestas, esta tarde, con el ceremonial de costumbre.

SENADO

Sesión del 19 de Octubre de 1905.

Empieza la sesión á las tres y treinta, presidiendo el general López Domínguez.

Concurren 14 senadores.

Se lee y aprueba el acta de la sesión anterior.

Durante su lectura ocupa el banco azul el presidente del Consejo.

Se lee un dictamen de la Comisión permanente de actas y una proposición del Sr. Pulido.

El señor presidente de la Cámara, leída la comunicación dando cuenta del fallecimiento del infante D. Fernando, dedica algunas frases, manifestando su sentimiento en nombre de la Cámara.

El presidente del Consejo se asocia á las palabras del de la Cámara.

Se da cuenta de varias comunicaciones, entre ellas la del fallecimiento del Sr. Villaverde.

El Presidente de la Cámara dedica sentidas frases á su memoria.

Hacen lo propio los señores Santos Guzmán, Allendesalazar y presidente del Consejo de ministros.

Orden del día.

Sin debate se aprueban los dictámenes de la comisión permanente de actas, proponiendo la admisión de los señores D. José Ignacio Sabater, D. Nicolás Suáres Inclán, D. Juan Mateo Jiménez, D. Cándido Ruiz Martínez y D. Javier Gil Becerril.

Juran el cargo los Sres. Jimeno, Ruiz Martínez, La Peña, Aznar, Maestre y Sabater.

Se suspende la sesión, pasando el Senado á reunirse en secciones, á las cuatro menos cinco.

Se reanuda la sesión á las cinco.

Se da cuenta de los nombramientos hechos por las secciones para las comisiones de presupuestos y de los proyectos leídos ayer por el ministro de la Guerra.

Se leen varios dictámenes de la Comisión de actas y un voto particular sobre la de Toledo.

Se acuerda declarar urgente su discusión.

Se señala la orden del día y se levanta la sesión.

CONGRESO

Comienza la sesión á las tres de la tarde.

Se lee y aprueba el acta de la anterior.

Los Sres. Sánchez Guerra, Novales, Isasa, Torres, Guerrero, Martínez Manzano y otros son proclamados diputados.

El Sr. Junoy retira el voto particular al acta de Badajoz.

Después defiende su voto particular al acta de Baeza (Linares), por donde fué derrotado el propietario del periódico *El País*.

Hace la historia de todos los hechos relatados por *El País*.

El Sr. Burell: Interrumpe diciendo que él gestionó la libertad de Santillana y cuantos fueron presos en Linares.

El Sr. Junoy: Ataca el caciquismo de Romanones.

El Sr. Cañellas: Defiende el dictamen é impugna el voto particular.

El Sr. Burell: Dice que él no representa la mina Arrayanes ni ningún monopolio, ha solicitado los votos de los obreros con su historia democrática y su amor á la clase obrera. Hace historia de su gestión como gobernador de Jaén y sus gestiones en favor de los obreros en todas las ocasiones.

Defiende su acta.

El Sr. Junoy: Rectifica.

Denuncia que en muchas secciones se hizo firmar á los interventores las actas en blanco.

Termina haciendo grandes elogios del señor Burell.

El Sr. Cañellas rectifica.

Se pide votación nominal y desecháse el voto particular por 145 contra nueve.

Se aprueba el dictamen.

Acta de la Coruña.

El Sr. Azcárate impugna el dictamen y hace un examen de las votaciones.

Dice que es necesario acabar con las circunscripciones. Por aquí ha de comenzar la reforma electoral.

El Sr. Prieto: Dice que en la capital trabajaron los republicanos, pero en los pueblos nadie se ocupó de trabajar la candidatura del señor Costa.

El Sr. Azcárate: Rectifica y se aprueba el dictamen.

El Sr. Nougués: Impugna el dictamen y defiende su voto particular sobre la incompatibilidad del Sr. Fresneda.

El Sr. Calvo de León le contesta.

El Sr. Nougués rectifica.

Se desecha el voto particular del Sr. Nougués por 79 votos contra 37.

Se abstienen de votar los mauristas.

El Sr. Prieto: Deja libre la opinión pero recuerda que el Sr. Urquiola era oficial del Consejo de Estado también por oposición y fué admitido diputado.

Rectifican los señores Maura y García Prieto.

LA "GACETA„ DE HOY

Parte oficial.

Ministerio de Estado. Canillería.—Recepción en audiencia pública del Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de S. M. el Emperador de Rusia en esta Corte.

Ministerio de la Guerra.—Real decreto autorizando al Ministro de la Guerra para que presente á las Cortes un proyecto de ley concediendo á los segundos Tenientes de las escalas de reserva retribuída el ascenso inmediato al cumplir los seis años de efectividad.

Otro ídem íd. un proyecto de ley relativo al modo de proveer las vacantes de primeros y segundos Tenientes en los Institutos de la Guardia civil y Carabineros.

Otro ídem íd. el proyecto de ley relativo á la creación de un Colegio preparatorio para carreras militares para los hijos de Generales, Jefes ú Oficiales del Ejército ó de sus asimilados de los Cuerpos auxiliares

Ministerio de la Gobernación.—Real decreto aprobatorio de los adjuntos estatutos y reglamento del Montepío del Cuerpo de Médicos titulares.

Ministerio de Fomento.—Real decreto creando un Instituto Superior de Agricultura, Industria y Comercio.

Ministerio de la Guerra.—Real orden aprobando la expedición por duplicado de la licencia absoluta extraviada al soldado Manuel García Urtubrá.

Otra concediendo Cruz del Mérito militar á los señores que se mencionan.

Ministerio de la Gobernación.—Real orden declarando laborables todos los días del año, con excepción de los domingos, á los efectos de la ley de 3 de Marzo de 1904.

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

Hacienda.—*Dirección general de Contribuciones, Impuestos y Rentas.*—Anunciando la vacante de los títulos de Conde de Sástago, Marqués de Espinardo y Marqués de Peñalva.

Dirección general de la Deuda y Clases pasivas. Disponiendo que por la Tesorería de esta Dirección se verifiquen en la próxima semana los pagos que se expresan y se entreguen los valores que se mencionan.

Estado de los documentos y valores de la Deuda amortizados en el mes de Julio último por pago de débitos, varios ramos y conversiones.

Gobernación.—*Asesoría general de Seguros.*—Accidentes ocurridos durante el segundo trimestre del año 1905, y suma de indemnizaciones abonables por los conceptos que se expresan.

Instrucción pública.—*Subsecretaría.*—Ordenes referentes á personal.

Hacienda.—*Dirección general de Aduanas.*—Resúmenes de la Estadística del Comercio exterior de España. Mes de Agosto de los años de 1903, 1904 y 1905.

NOTICIAS

El *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* publica una disposición por la que se nombra á nuestro querido amigo el coronel de artillería D. Vicente Sanchís, director del Parque de Madrid.

Sea enhorabuena.

Ayer se celebró en el Palacio de Cristal, en el Retiro, la inauguración de la Exposición del Progreso.

El acto resultó extraordinariamente simpático, habiendo asistido la comisión organizadora, M. Doucet, comisario general, D. José Luis de la Vega, presidente del Jurado, doctor Calatraveño, señores Ortega Morejón, Lacea y Navas, marqués del Real Tesoro, San Román, Ruiz Arenas, Rubio, Cardona, representante de don Cayetano del Pino, etc., etc.

La Exposición se abrirá al público el domingo próximo.

Ayer se ha subastado en 66.416 pesetas el solar número 10 de los de la calle de Sagasta, propiedad del Ayuntamiento.

El inmueble ha sido adquirido por el conde de Romanones.

Imp. del FOMENTO NAVAL, San Bernardo, 1

Junta de Fomento Naval

Montepio Naval

San Bernardo, núm. 19. MADRID

Comenzó á funcionar el 1.° de Enero de 1905.

Capital suscrito: **300.000 Pesetas.**

Exceso de garantía: 125.000 Pesetas.

Depositario: El Banco de España

Presidente del Consejo de Administración

Excmo. Sr. Duque de Veragua

El **MONTEPIO NAVAL** facilita, por la cuota de **5 pesetas** mensuales, durante 120 meses, al término de los doce años de inscripción:

DOTE á los hijos.
CRÉDITO para establecerse.
CAPITAL para convertirse de obreros en patronos.
RETIRO para la vejez.

Director-Gerente: Excmo. Sr. D. José López Pérez

El **Montepío Naval** permite hasta á los obreros más humildes que pagando media cuota de 2,50 pesetas al mes, durante 120 meses, logren á los 12 años, un capital importante que les asegure medios de vida.

Concesiones especiales á los muertos en campaña, á los inutilizados en el trabajo ó en defensa de la Patria y á los obreros sin recursos temporalmente.

Personas á quienes alcanzan los beneficios del **Montepío Naval.**

1.° A los marinos de guerra y mercantes.
2.° A los pescadores.
3.° A los obreros de mar.
4.° A los que se dediquen á las industrias que se relacionen con el mar.
5.° A los que se afilien como socios en la Junta permanente de Fomento Naval, sea cualquiera la provincia en que residan y la profesión que tengan.
6.° A los que dependan por razón de parentesco ó de industria de las personas determinadas en los números anteriores.

Para más informes, dirigirse al *Director-Gerente.*

NOTA.—Se admiten Agentes con referencias sólidas.

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE

Santiago García Castellón

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

Administración de fincas con garantías. gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas. Habilitación de clases pasivas Representaciones.

Delegación de la *Germania* acreditada Compañía de Seguros marítimos, fluviales y terrestres, domiciliada en Berlín.

Corresponsal del DIARIO DE LA MARINA

NOTA.—Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia, tant para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y vent de artículos en general.

Referencias de primer orden.

COMPAÑÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS

Sucursal de la de Vickers, Sons & Maxin, Ltd, de Londres

Fábrica en la Villa de Placencia (Guipúzcoa).

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etc, de los sistemas que son propiedad de la Casa Vickers y de los modelos que el Gobierno pueda confiarle, así como, mediante convenio especial, los carros de vapor sistema Thornycroft tan generalizados en Europa para servicios militares, industriales y municipales.

Se ejecutan toda clase de trabajos mecánicos, tales como reparación de máquinas, automoviles, etc

Para informes pueden dirigirse á la

Dirección Gerencia:--Montalbán, 3, Madrid.

ó á la Fábrica:--Placencia de las Armas (Guipúzcoa).

Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Centro de propaganda

y venta de obras y revistas nacionales y extranjeras que se relacionan con el mar y sus industrias.

Esta BIBLIOTECA facilita toda clase de obras y revistas que se le pidan, por estar en relación con las principales casas de España y del Extranjero.

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos á todos los centros científicos y literarios y á las personalidades conocidas por sus aficiones á las letras y superior cultura. Se invita á los autores á que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Estas hojas-catálogos llevan impresas en su primera cara noticias y precios de las obras que nos faciliten para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios que se nos remitan. La tarifa estos anuncios se manda á quien la pida.

Liquidación de todas las existencias

GRANDES REBAJAS

Aparatos eléctricos.	Petacas.
Araña.	Carteras.
Porcelana.	Portamonedas.
Bronces.	Tarjeteros.
Figuras.	Boquillas Espuma.
Muebles.	Boquillas Ambar.
Columnas.	Pendientes.
Cristalerías.	Pulseras.
Vajillas.	Agujas para sombrero
Batería de cocina.	Imperdibles.
Esencias.	Cepillos, todas clases.
Aguas de Colonias.	Escribanías.
Navajas.	Tinteros.
Cuchillos.	Termómetros.
Cubiertos.	Platos de colgar.

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.

Preciados, 34 y Carmen, 43.

Tiendas

Biblioteca "Patria"

Madrid.

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos, y obras fuera de concurso debidas á los más distinguidos literatos españoles.

La mejor recomendación de esta «Biblioteca» es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Pereda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrat, Duque de Rivas, Silvela, etc.

Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cubiertas tiradas á seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.
» » Conde de Bernar.
» » Conde de Canilleros.
Iltmo. » Barón de Vilagayá.
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACIÓN

DE

Menéndez Pelayo.—José Zahonero.
Alfonso Pérez Nieva, Conde de las Navas.
Angel Guerra, etc., etc.

PRECIO: UNA PESETA

Pídanse en todas las librerías de España y América

CUENTOS HISTÓRICOS

Recuerdos de la primera campaña de Cuba, 1868-78, por D. Ramón Domingo de Ibarra, Coronel de Estado Mayor.

Un tomo de 134 páginas.—Su precio 2 pesetas 50 céntimos.—Los pocos ejemplares que hay para la venta pueden pedirse al Coronel don Manuel Díaz y Rodríguez, en la Inspección de las Comisiones liquidadoras del Ejército.

CALLE DEL BARQUILLO

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

(BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturas).

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo á Zamora y Orense 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

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués.

Diríjanse 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.—SANTANDER, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJON, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirigirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

Consignaciones, comisiones y representaciones nacionales y extranjeras

Joaquín López Pérez

Calle de Gerona, número 6.—**ALMERÍA**

Consignaciones de buques Representación de maquinaria, Carbones y manufacturas Comisión de frutos del país Reclamaciones judiciales gratuítas á los clientes Agentes en toda la provincia

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. Barandiarany C.ª—*Cartagena*, Duque, 20.—*Valencia*, Mercado, 71.

Una dosis, 0'25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.

Diario de la Marina

Año XXXV *Admción San Bernardo 19* Dos ediciones

IMPRESIONES — Tipografía DEL FOMENTO NAVAL — San Bernardo, 19 — MADRID

POLÍTICA — Ecos navales — Pasatiempos — Noticias.

Precios de suscripción.

	Un mes	Trimestre	Semestre	Un año
En Madrid	1,50 pesetas	4,50 pesetas	9 pesetas	18 pesetas
Provincias			10 »	20 »
Unión Postal			»	60 »
Asia y América			»	70 »

ANUNCIOS: Cuarta plana, 0,10 pesetas línea. Reclamos, 0,50. Noticias, 1.

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho. Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.
Tranvías aéreos.
Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.
Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

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 conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal.

Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

Compañía Trasatlántica.

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 7 Enero, 4 Febrero, 4 Marzo, 1 y 29 Abril, 27 Mayo, 24 Junio, 22 Julio, 19 Agosto, 16 Septiembre, 14 Octubre. 11 Noviembre y 9 Diciembre: directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Cuba y Méjico.

Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba, é Isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga, con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico, se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Garupano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19, y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo.

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

Línea de Tánger.

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, servidos por líneas regulares. La empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avisos importantes.

Rebaja en 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, publicada 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 cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

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

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

Guerra Hispano-Americana

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS

REFERENTES Á LA

ESCUADRA DE OPERACIONES

DE LAS ANTILLAS

Ordenados por el Vicealmirante

Don Pascual Cervera y Topete

Acaba de ponerse á la venta la cuarta edición de este libro, que de modo tan completo hace luz en el proceso de la pérdida de nuestro imperio colonial.

PRECIO:

Al público	1	peseta
A nuestros suscriptores	0,50	»
A los socios de la Junta de Fomento Naval	Gratis	

Los pedidos á la Administración de este periódico.