

Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.617

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Martes 19 de Junio de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

ADELANTE

Cuanto en España se ocupan de la cosa pública, piden que la Marina reorganice sus servicios como medida previa, a fin de que el país le conceda los recursos indispensables para la renovación de la flota.

Jamás se ha definido ni concretado esa reorganización en ningún acto ni documento parlamentario, ni de gobierno, así que se hace muy difícil saber hasta el objetivo á que ha de obedecer, dentro de las miras de la política del país en lo que respecta á defensa naval.

Si algún ministro de Marina, creyendo interpretar la verdadera conveniencia de la defensa naval del país, intenta acometer la reorganización de algunos servicios reduciendo su personal, no ya á límites naturales dentro de las presentes necesidades, sino equilibrándolo con los de otros servicios análogos, basta para que cuantos se consideren perjudicados con el intento de reforma, pongan el grito en el cielo, y los mismos órganos de publicidad que más abogan por la reorganización de los servicios, sin dar razones en contra de los que se aducen para la reforma, pongan sin embargo al ministro de oro y de azul, haciéndose eco de quienes no tienen otro medio de hacer abortar las medidas que pueden perjudicarles personalmente.

Una de las muletillas más irritantes que se emplean cuando se trata de servicios especiales en la Marina, es la de que toda reforma que no conviene al personal que en ellos sirve, se origina en el afán de absorción del Cuerpo General de la Armada que como núcleo y tronco que es de todos sus servicios no sólo en la Marina española, sino en todas las Marinas del mundo, sirve admirablemente para hacerle responsable de todas las deficiencias de dichos servicios, aun teniendo muy buen cuidado de recabar la gloria que particularmente les corresponde cuando, por el contrario, hay éxitos y motivos de elogio.

Nosotros que nos interesamos por la eficiencia de la defensa naval de la Patria en todos sus servicios y que deseamos ver á la Marina unida y compacta para hacer frente á la animosidad que tan injustificadamente existe contra ella en el país, no podemos menos de lamentar que haya dentro de la Marina quienes se presten á servir de instrumento en la labor de su desprestigio y de quienes más se afanan por ponerla en condiciones de eficacia para hacerla útil y respetada, sobre todo cuando á los que así se conducen, solo les guían móviles de egoísmo personal que se quieren hacer sobreponer á los intereses colectivos.

Esa conducta suicida no puede prevalecer, pues siempre, por muy perturbadas que se hallen las colectividades, se impone la razón y el buen sentido en cuanto se refiere á organización, que solo puede tener un objetivo, cual es el de la eficacia de los servicios y su menor costo dentro de las necesidades de su existencia.

Seguros estamos que el actual Ministro, cuyas iniciativas están determinadas por una gran competencia, no se ha de desanimar en el propósito de reorganizar los diferentes servicios que constituyen la defensa naval, por las censuras que han aparecido estos días en algunos colegas contra sus proyectos, tanto más, que esas censuras no se razonan y más que análisis de las intentadas reformas, son diatribas contra la persona del ministro, indicio vehemente de que con ellas se pretenden defender causas perdidas.

MARINA DE GUERRA

Manejo y aplicación de torpederos

Constituyendo el torpedero el arma naval más interesante de las marinas modernas, la preocupación de todas las naciones marítimas es poderlo conservar en buenas condiciones para utilizarlo convenientemente en caso de guerra.

Pero el torpedero es un barco militar muy delicado que requiere atención y cuidado constante, un manejo perfecto y una aplicación oportuna y eficaz; pues de otro modo pierde su virtualidad y puede llegar hasta á ser contraproducente.

En ellas se procura obtener en su grado máximo dos cualidades contradictorias: poca visibilidad y gran rapidez de marcha. Para lo primero, hay que reducir sus dimensiones para lo segundo es preciso aumentarlo.

¿Cómo armonizar ambos extremos? Metiendo en buques pequeños máquinas de una potencia enorme, disminuyendo el peso del casco y con ello su solidez, para dar á la máquina el mayor desarrollo y perfección posible.

Los torpederos tienen escaso valor individualmente, así puede decirse, y aun colectivamente también al día; en cambio por la noche son valiosísimos, pero hace falta para su buena utilización, tenerlos agrupados ó formando divisiones.

Entre todas las naciones marítimas, Alemania es la única que ha organizado de manera uniforme los grupos de torpederos, con igual número

de ellos y dirigi los por uno de mayor tamaño, denominado torpedero de división.

Este sistema sería muy conveniente para nosotros por lo mucho que facilitaría la instrucción del personal, que es un problema difícil en esta clase de buques, á causa de la delicadeza de todas sus máquinas.

La cuestión es hallar un procedimiento que permita practicar mucho sin estropear los mecanismos. En la mayor parte de los países se conservan cuidadosamente los torpederos en los arsenales una parte del año con tripulaciones reducidas, que se completan en el tiempo restante para hacer prácticas.

Lockroy en Francia, cuando fué ministro de Marina, agrupaba los torpederos en parejas de igual modelo, nombrando para cada dos barcos una sola tripulación, que está siempre navegando y ejercitándose en el más viejo mientras el otro se conserva.

En España convendría que todos los torpederos fueran idénticos, y al no ser posible, al menos que fuesen exactamente iguales los de cada división haciendo que los marineros y fogoneros cumplan su tiempo de servicio sin salir de su división.

El torpedero es arma que ha de estar siempre en disposición de poderse utilizar pues de lo contrario no sirve para nada, por eso si se tiene de conocerse bien su aplicación y manejo — X.

Los Cuerpos subalternos de la Armada

El Ministro de Marina prepara la reforma de los Cuerpos subalternos de Contramaestres y Condestables, habiendo enviado á estudio de los capitanes generales de los Departamentos las bases sobre que se ha de verificar la de los primeros.

En tal concepto, y para conocimiento de algún colega que se ocupa de este asunto, hemos de decirle que el Cuerpo de Condestables ha tenido desde la guerra de 1893, un aumento de cerca de 100 individuos y que hoy cuenta con un total de 392 de los cuales están embarcados 141 y 251 en tierra. Que de la clase de terceros condestables que son 231, hay embarcados 102 y 129 en tierra.

Con estas cifras á la vista, basta para formar idea, de que se hace preciso equilibrar el personal de este Cuerpo adecuándolo á las necesidades de su servicio, en beneficio de los mismos que en él sirven, pues una plétora tan grande de personal, no es posible sostenerla por más tiempo.

PROGRESO NACIONAL

Si ha de conquistar España el adelanto material y la civilización no tiene más remedio que poner en línea de batalla los elementos impresionables para el triunfo: numerosas escuelas, bien montadas, cuarteles higiénicos y frecuentes ejercicios, satisfacción de sus necesidades marítimas, ferrocarriles secundarios, puertos, canales y pantanos. Sabios sistemas de abono y de cultivo y método económico.

Pero sería incompleta la obra de progreso en nuestro país si se limitase á un impulso gubernamental y personal, exclusivamente dentro de esos procedimientos. Hace falta que se fijen el Estado y los españoles todos en el desarrollo de las innumerables actividades que forman una nación próspera y entre ellas se atiende especialmente a las industrias minero-siderúrgicas.

Las naciones que figuran á la cabeza del progreso moderno son las que han promovido, por medio de tarifas protectoras, un enorme desenvolvimiento á la producción de la hulla, y en especial la del hierro, esos dos potentes pilares sobre los cuales se apoya la espléndida fábrica de la moderna civilización.

Muchas veces se ha dicho en España, «Si nuestro país estuviese bien orientado, sería nuestra agricultura la primera del mundo». Del propio modo se ha repetido hasta la saciedad que nuestro subsuelo contiene riquezas inagotables.

El desconocimiento más lamentable suele dictar á veces ese optimismo engañador respecto á las riquezas de nuestra patria, como la apatía inspira á menudo también el olvido más imperdonable en los adelantos agrícolas y minero-siderúrgicos.

Hay que ponerse en un justo medio; ni tanto que España pueda ser el granero de Europa, ni su proveedora de cobre y hierro, ni tampoco que nuestra agricultura sea incapaz de desarrollarse, ni que nuestras actividades mineras y metalúrgicas tengan que ir fatalmente, para prosperar, á manos extranjeras.

Para que España prospere ha de mirar, á más de esos aspectos fundamentales, el no menos esencial de la cuestión obrera. Hemos importado en España en grande escala, sembrando y recogiendo huelgas y coacciones por doquier, y en cambio no hemos, á la par, importado adelanto industrial y la cultura indispensable de las clases trabajadoras.

En España, más que nunca, son necesarios ahora prudencia, instrucción y amor al trabajo por parte del obrero; tacto, abnegación y estudio por parte de los patronos.

No olviden unos y otros que lo que les interesa bajo el punto de vista nacional es que nuestra producción y nuestra industria, lo mismo agrícola que manufacturera, ha de ponerse en condiciones de luchar con la competencia extranjera.

Que cada cual en su esfera se esfuerce por que su labor produzca más y mejor esfuerzo práctico cada día, y de ese modo podrá lograrse muy pronto hacer de España una nación poderosa y culta.

Vacaciones veraniegas

Los estudiantes, al revés que las golondrinas, se van en el verano, y regresan en el otoño á sus escuelas. En los institutos, colegios y demás centros docentes se percibe ya el movimiento precursor de las vacaciones.

Los tribunales de exámenes funcionan, repartiéndose alegrías y pesares, según que los escolares salen airoso ó vencidos de las pruebas de curso. ¡Qué satisfacción si ganan el año! ¡Qué tristeza si lo pierden!

En el eslabonamiento de afectos é intereses sociales, la alegría ó la tristeza de los estudiantes repercuten en muchas direcciones. No solo las familias participan de esos sentimientos sino los adáctes, entre las que figuran en primera línea las patronas y las novias.

Las patronas tienen interés en que los estudiantes no pierdan el año, porque de ese modo no hay que lamentar contrariedades y disgustos. Un estudiante alegre transmite su satisfacción á cuantos le rodean incluso á las patronas.

De las novias no digamos, pues ó menos que piensan es que por ellas se ha sacrificado el lindo escolar, pasando más noches y pocas días para labrar el porvenir que luego ha de ir á arrojarse á sus pies, enamorado y contrito.

Termina el curso y los estudiantes se van á sus pueblos. ¡Qué tristezas se quedan las casas de huéspedes baratas! La época veraniega es terrible para las patronas. En cambio en los pueblos ¡qué alegría produce la llegada de los estudiantes!

No hay duda que los estudiantes y los pájaros se parecen; van, vienen, gorjean, pican aquí y acullá y son manantial de alegría. ¡Y nada más agradable que un gorrión gorjeando en el alero de un tejado!

Del propio modo, el estudiante que aparece en su pueblo después de algunos meses de ausencia, es como el jilguero en libertad, que todo lo que ve y oye le parece suyo, y lo es realmente.

Cuadros campestres de indiscutible poesía se esbozan en el verano, y los estudiantes y los pájaros parecen que son elemento indispensable de ellos. Pero es á condición de que los unos ganen el curso, y los otros canten sin descansar.

Los escolares corren peligro de caer prisioneros en las redes del amor, y los pájarillos de ser cazados con liga y dar con sus trinos y arpegios en una jaula.

Corazones cautivos y pájaros prisioneros son el pan nuestro de cada día; y esa es la nota simpática que ofrece siempre la buena estación, con sus mañanitas alegres, sus tardes caliginosas, sus noches diáfanas y estrelladas.

Pero el buen tiempo, como la juventud y la alegría son efímeras; duran poco. Las vacaciones pasan sin sentir y pronto llega la época de trabajar, de reanudar los estudios, de volver á los claustros y á los libros á las patronas, á los cafetines y á los billetes.

(Dichosa edad; la edad de los estudiantes)

Abel Imart.

Al Excmo. Sr. Ministro de Marina

Como sabemos el espíritu de justicia que informa todos los actos del Excmo. Señor don Víctor Concas, y su afán de corregir anomalías y deficiencias de lo legislado en el Ministerio de su digno cargo, le expone algunas, que se relacionan con los Delineadores de la Armada afectos á las construcciones navales, por sí se digna tomarlas en consideración.

Como dato primordial citaremos el artículo 87 del Reglamento de Maestranza vigente, que copiado literalmente dice así: «Las plazas de Delineadores de las oficinas del Ministerio se cubrirán por antigüedad, del menor sueldo al mayor, y la plaza inferior que quede vacante, se sacará á oposición entre los primeros Delineadores de cada uno de los Arsenales de Cádiz, Ferrol y Cartagena, por turno sucesivo.»

De este artículo resulta que las plazas de Delineadores del Ministerio se han de cubrir con primeros de los Departamentos, y según vamos á demostrar, esto es imposible en la actualidad.

Cuando se puso en vigor el Reglamento citado, disfrutaban los primeros y segundos Delineadores de los Departamentos los sueldos anuales de pesetas 1.800 y 1.200, respectivamente, y al pasar al Ministerio, entraban en posesión del de 2.500 pesetas, pudiendo llegar al de 3.500, como final de su carrera.

Como se ve, existía una diferencia de 700 pesetas entre el sueldo de los primeros Delineadores de los Departamentos y el mínimo que disfrutaban los del Ministerio, siendo lógico pensar que dicha diferencia fué establecida para conseguir que los encargados de los trabajos de gabinete en las dependencias centrales, tuviesen la mayor práctica posible en los trabajos de construcción naval (condición que generalmente no poseen más que los que han trabajado en los Arsenales, adquiriendo, en talleres y gradas, los conocimientos especializados de su profesión), y teniendo como recompensa de sus desvelos, poderse retirar del servicio con el sueldo regular de 3.500 pesetas.

Es de notar que en muchos casos de provisión de vacantes de Delineadores del Ministerio, no hubo primeros de los Departamentos que quisiesen ocuparlas, y hubo necesidad de proveerlas con segundos en condiciones de ascenso.

Ahora bien: toda esta armonía desapareció desde el momento en que se alteraron los sueldos de los Delineadores de los Departamentos; primero en el año 1886, que se les asignaron los de 2.250 y 1.875 pesetas á los primeros y segundos respectivamente, y después, en el año 1894, que entraron en posesión de los 2.700 y 2.400 pesetas.

Decimos que desapareció la armonía establecida en el Reglamento, porque creemos imposible haya quien quiera abandonar el país donde nació ó en que tenga sus afectos é intereses, para disfrutar menos sueldo del que está en posesión; ó en caso de que se le conserve el suyo personal, disfrute del mismo que en el Departamento.

Como consecuencia de diferentes dispo-

siciones (que no es nuestro ánimo censurar por no haber susceptibilidades, pero que el señor Ministro puede estudiar si estuvieron bien ó mal dictadas) se amplió el número de primeros Delineadores del Ministerio, haciéndolos en el día hasta con 2.000 pesetas, es decir, con 700 menos que los que hasta 1883 tuvieron esa misma cantidad de diferencia con los citados del Ministerio.

De aquí resulta que la provisión de vacantes del Ministerio tiene que hacerse de manera anómala y contraria al espíritu y letra del Reglamento y á las necesidades de los trabajos anejos á los proyectos de buques, centralizados en la Inspección General de Ingenieros, nombrando personas muy dignas y respetables, pero que, necesariamente desconocen los fundamentos principales y de índole especial de la construcción de buques.

De todo lo expuesto se deduce: 1.º Que huelga el art. 87 del Reglamento de Maestranza, tal y como hoy está redactado.

2.º Que no hay posibilidad de que ocupen plaza en el Ministerio los primeros y segundos Delineadores de los Departamentos, matando así sus legítimas aspiraciones.

3.º Que los Delineadores del Ministerio han permanecido con los mismos sueldos que tenían el año 1870, en que se hizo el primer Reglamento de Maestranza, mientras que á sus compañeros de los Departamentos se les aumentaba en la forma indicada.

4.º Que desde el año 1870 hasta el día han sufrido modificación, en sentido favorable, los sueldos y consideraciones de casi todos los cuerpos subalternos de la Armada (fundada positivamente en que los medios de subsistencia son hoy muy distintos), y entre ellos los Maestros de los Arsenales, que con los Delineadores forman la Maestranza permanente, y que han conseguido llegar á disfrutar el sueldo de 4.500 pesetas como término de su carrera.

Finalmente, podrían señalarse mil razones más en apoyo de la justicia con que aspiran los Delineadores del Ministerio á tener un porvenir más en consonancia con sus méritos y servicios, pero creemos bastante lo indicado.

A conseguir todo ello tendría la reforma propuesta por la Inspección general de Ingenieros, aprobada por Real orden de 23 de Mayo de 1901, que sin alterar la cantidad presupuestada para el personal de Delineadores, más que en una pequeña cifra, crea dos plazas de Mayores con 4.500 pesetas, que era la aspiración del referido personal.

Esta reforma, que estaba estudiada por los señores Ingenieros de la Armada (jefes inmediatos de los Delineadores y, por lo tanto, conocedores de sus méritos y servicios), y publicada en el Boletín Oficial del Ministerio, no fué puesta en vigor, no se sabe por qué causa.

También creemos que, constituyendo los maestros y Delineadores una especie de cuerpo subalterno llamado maestranza permanente, los primeros dependen de la Inspección general de Ingenieros, y los segundos, que son los que están más en relación con éstos, dependen de la Dirección del personal, haciendo de este modo una innecesaria separación entre un personal que siempre estuvo reunido en un solo negociado, y que se rige por las mismas leyes y reglamentos.

Con todo lo dicho, basta para llamar la atención del Sr. Ministro y hacerle ver lo que quizás desconozca, por tratarse de un personal poco numeroso, pero con tanta subordinación y amor al trabajo como el que más de los que constituyen la marina española.

Esta Asociación, que tiene el deber de velar por los intereses de todos los delineantes de España, espera de uno de los hombres más eminentes de su querida patria, dedique, aunque no sea más que unos momentos, á estudiar lo expuesto en este mal hilvanado artículo, y á ver si son atendibles las razones alegas, y si así lo cree, que obre según le dicte su recto juicio.

(De la Revista de la Asociación General española de Delineantes).

La limpieza de los Caños del Arsenal de la Carraca

IV

La práctica más rudimentaria lo enseña y de estos ejemplos se infiere que, para el entretenimiento del Arsenal de la Carraca como de cualquier otro puerto de marca y con canales, es preciso contar con un tren de dragado, aunque modesto, que sirva por lo menos para los fines que hemos indicado respecto de otros puertos; pero como la diferencia de precio con otro material de dragar de un poco más importancia no ha de ser cantidad considerable, parece preferible adquirir un tren de unos 350 á 400 caballos de fuerza total entre draga de rosarios y gánguiles de vapor.

Con este material manejado con acierto, dirigido con voluntad firme, siguiendo un plan fijo, y contando además con el auxilio de algunos explosivos y de la machina flotante, para volar y extraer los vapores perdidos, se completaba la limpieza de los caños en muy poco tiempo y muy económicamente.

Las obras ejecutadas por contrata pueden ser beneficiosas cuando las contratadas están muy bien estudiadas, no dejan nada olvidado ni resquicios que den lugar á dudas y á pleitos, condiciones que no siempre se pueden llenar cumplidamente, y por tales motivos, para este caso, parece preferible hacer la obra por administración teniendo en cuenta que de cualquier modo siempre

el Arsenal necesita tener á su disposición algún material de limpieza.

Un tren de dragar de 400 caballos trabajando ocho horas puede gastar á lo sumo unas tres y media toneladas de carbón diarias y algunos litros de materias lubricadoras. Cualquier buque de nuestra escuadra gasta mucho más solo para sostener el alumbrado eléctrico, y como de lo presupuestado para carbón sobra todos los años en cantidad suficiente para cubrir esta nueva atención, vemos que ni el gasto es tan considerable ni para cubrirlo hay que salirse del actual presupuesto.

Personal de maquinistas, contramaestres y fogoneros para el manejo del tren hay de sobra en nuestros arsenales, por lo menos mientras no tengamos barcos. Este personal no tendría gratificación de embarco sino un plus por cada día de trabajo de la draga.

Las pequeñas carenas necesarias para evitar las grandes y conservar el material en el mejor estado, de modo que no dejase nunca de funcionar, se harían con los aprendices maquinistas desembarcados y con algunos operarios del Arsenal, que de cualquier manera han de cobrar sus sueldos y no siempre tienen mucho en que entretenerse.

Puede calcularse el rendimiento de este económico tren de limpieza que hemos indicado, en unos dos mil metros cúbicos de fango extraídos diariamente, y en el supuesto de limpiar tres kilómetros de caño aumentando en tres metros el calado, por término medio, sobre cien metros á ambos lados de la canal, se emplearían menos de tres años en hacer por primera vez en la vida una obra de limpieza racional y completa. Al mismo tiempo se terminaría la primera parte de las obras del puerto de Cádiz, y tal vez la misma Empresa de estas obras pudiera terminar el dique nuevo de la Carraca, sin el cual no estaría completo aquel puerto, pues alguna vez puede necesitar de un gran dique para remediar averías de hélices ó timón en trasatlánticos de grandes dimensiones, como son los rápidos de las travesías de América al Mediterráneo que tienen su escala natural en Cádiz.

Dice el Sr. Pastorín en su notabilísimo informe lo siguiente:

«Los trabajos que hayan de asegurar la existencia de la bahía y del Arsenal han de dividirse en dos períodos.

1.º Período de violentas limpiezas torrenciales de represa.

2.º Período de erosión tranquila de los fangos y de acarreo continuo hasta el Atlántico.

En párrafo anterior dice también este ilustre marino:

«En Cádiz hay que pensar más que en las violentísimas corrientes torrenciales de represa, en sistema de circulación continua de las aguas, las cuales poseen fuerzas erosivas considerables, pero que carecen de fuerza torrencial.»

En este punto hay perfecto acuerdo con las opiniones de los prácticos; las corrientes torrenciales, ya lo dijimos antes, no pueden tener aplicación en los momentos actuales, por su defecto, las obras del puerto de Cádiz y el dragado en los caños harían el primer período de limpieza, que es ahora de apremiante urgencia y de gran interés para Cádiz, para el Departamento y para la región toda.

Después de satisfecha esta aspiración del momento, es indispensable conservar lo hecho y llevar más adelante la limpieza de la bahía y de los caños; para esto hay que recurrir á los trabajos del segundo período que proponen los Sres. Banot y Pastorín, ó si se considera conveniente á dragados periódicos y ordenados.

Pero aquí se presenta un problema más complejo de índole militar, político y económico, que se extiende no solo á los caños de la Carraca y á la bahía, sino también á la entrada por el Sancti Petri de las fuerzas súbiles, á la utilización de los caños secundarios, al reemplazo de los puentes, etc., y para la resolución del cual habían de intervenir y tal vez contribuir, los ayuntamientos de las poblaciones interesadas; además se nombrarían juntas y comisiones, que hicieran los estudios necesarios y revisarían los proyectos conocidos y trabajos de otras comisiones.

Afortunadamente las obras de éste segundo período no son tan urgentes como las del primero, pero puede creerse que su ejecución sería menos laboriosa, más fácil y rápida que el proyecto.

CELESTINO LUQUE.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

La botadura del «Reina Regente».—La Reina madre al Ferrol

Ferrol

Dícese con carácter oficioso que el lanzamiento del nuevo crucero «Reina Regente», verificaráse el día 3 de Septiembre próximo.

En el caso de que concurran al acto los Reyes, organizáranse grandes festejos.

También se asegura que la Reina doña Cristina vendrá en el mes de Julio, proponiéndose pasar una temporada en las posesiones que los duques de la Conquista poseen en San Saturnino.

Un ahogado

Cartagena 18.

Junto al costado del acorazado «Pelayo» ha aparecido flotando el cadáver del fogonero de primera de dicho buque Antonio Velga. Las autoridades de Marina instruyen diligencias.

MARINOS ILUSTRES

URRUTIA (D. Rodrigo Pedro de)

CAPITÁN DE NAVÍO

Natural de Quesada, provincia de Jaén el año 1708. Fueron sus padres D. Rodrigo, sargento mayor que fué de Infantería, y doña Antonia de la Rosa y Román.

A los 18 años, en virtud de carta orden fecha 10 de Diciembre de 1723, sentó plaza de guardia Marina en Cádiz el 13 del mismo mes. Cursó sus salas en la Real Academia, y el 20 de Septiembre de 1728 embarcó en el navío «San Carlos», en el que verificó viaje á la costa Cantábrica y regresando á Cádiz el 17 de Febrero 1729 quedó desembarcado.

En 14 de Mayo de 1744, fué ascendido á capitán de navío, en premio á su comportamiento en el memorable combate naval de cabo Sicie, y en 12 de Noviembre del mismo año, elegido para alférez de la compañía de Reales Guardias Marinas, en la vacante que por dimisión de este empleo dejó don Juan José Navarro, después de veinte y siete años de ejercerla.

En 16 de Enero de 1736 embarcó en el navío «Asia», del que trasbordó al «Andalucía», en los que practicó viajes por el Mediterráneo, asistiendo á las operaciones de Nápoles y Sicilia, desembarcando en Cádiz el 1.º de Marzo de 1737.

Fuó promovido á teniente de Navío el 23 de Agosto de 1737 y á capitán de Fragata el 1.º de Septiembre de 1740.

En 5 de Enero de 1741 fué designado por el jefe de Escuadra D. Juan José Navarro, que mandaba el Departamento de Cádiz, para hacerse cargo del navío mercante armado en guerra «Nuestra Señora del Rosario», que después se llamó «Alción», en cuyo buque quedó de segundo comandante el 27 de Marzo al tomar posesión de él el capitán de Fragata D. Tomás Nunguent. Con la Escuadra del jefe de ellas Sr. D. Francisco Liano, practicó un crucero á los cabos de San Vicente y Santa María, y con el jefe de Escuadra D. Juan José Navarro que mandaba uno de nueve navíos, hizo la campaña de Ferrol.

El 1.º de Agosto del mismo año tomó el mando del navío «Poder» que formaba parte de la Escuadra de D. Juan José Navarro, con la que zarpó de Cádiz para el Mediterráneo, tocando en Cartagena, trasportando tropas de Barcelona á Italia, uniéndose los navíos que estaban á las órdenes de D. Agustín de Iturriga, é incorporándose en Tón a la Escuadra francesa del almirante Monsieur Court de la Brinyere.

El 20 de Febrero de 1744, dió la vela por la armada combinada, en busca de la inglesa del almirante Mathews, que estaba en el fondeadero de las islas Hieres, la cual levó á su vez, encontrándose la mañana del 22 ambas escuadras en aguas de cabo Sicie, entablándose sin igual lucha entre la británica y la división española del general Navarro.

El navío «Poder» ocupaba su puesto en la línea por la proa del matalote del Real, y lo sostuvo con firmeza señalándose por su brillante defensa, á pesar de estar acoado por los fuegos de los enemigos «Princesa», «Somerset», «Dragón», «Bedford», «Kington», «Salisbury» y «Gernsey», durante toda la función; pero reforzados por el «Barwick», cuando estaba desarbolado, sin gobierno, anegado de agua, destrozado el casco,

inútil la artillería, con 40 muertos, entre ellos el Brigadier de Guardias Marinas, don Esteban Puelles, y más de 80 heridos, en los que se contaban al propio Urrutia, al capitán de fragata D. Bernardo del Campillo, los tenientes de fragata D. Antonio de Llano, D. Francisco Valdés y D. Domingo Mérida, y el alférez del regimiento de Sevilla D. Juan Sancho, hubo de rendirse, pasando prisionero al mencionado «Barwick». En tal estado quedó el «Poder», que represado aquella noche por los franceses, después de sacar la tripulación de su bordo, le pegaron fuego.

A la llegada á Mahón de la escuadra inglesa, el 3 de Marzo fué llamado Urrutia por el almirante Mathews, y después de mandarle poner la espada con su «vous me ritez la portar», le dejó en libertad para que marchase á Barcelona, donde llegó en un pingüe el 23 de Marzo con los 33 marineros del «Poder» que habían caído prisioneros.

En 14 de Mayo de 1744, fué ascendido á capitán de navío, en premio á su comportamiento en el memorable combate naval de cabo Sicie, y en 12 de Noviembre del mismo año, elegido para alférez de la compañía de Reales Guardias Marinas, en la vacante que por dimisión de este empleo dejó don Juan José Navarro, después de veinte y siete años de ejercerla.

En 16 de Enero de 1736 embarcó en el navío «Asia», del que trasbordó al «Andalucía», en los que practicó viajes por el Mediterráneo, asistiendo á las operaciones de Nápoles y Sicilia, desembarcando en Cádiz el 1.º de Marzo de 1737.

Fuó promovido á teniente de Navío el 23 de Agosto de 1737 y á capitán de Fragata el 1.º de Septiembre de 1740.

En 5 de Enero de 1741 fué designado por el jefe de Escuadra D. Juan José Navarro, que mandaba el Departamento de Cádiz, para hacerse cargo del navío mercante armado en guerra «Nuestra Señora del Rosario», que después se llamó «Alción», en cuyo buque quedó de segundo comandante el 27 de Marzo al tomar posesión de él el capitán de Fragata D. Tomás Nunguent.

El 1.º de Agosto del mismo año tomó el mando del navío «Poder» que formaba parte de la Escuadra de D. Juan José Navarro, con la que zarpó de Cádiz para el Mediterráneo, tocando en Cartagena, trasportando tropas de Barcelona á Italia, uniéndose los navíos que estaban á las órdenes de D. Agustín de Iturriga, é incorporándose en Tón a la Escuadra francesa del almirante Monsieur Court de la Brinyere.

El 20 de Febrero de 1744, dió la vela por la armada combinada, en busca de la inglesa del almirante Mathews, que estaba en el fondeadero de las islas Hieres, la cual levó á su vez, encontrándose la mañana del 22 ambas escuadras en aguas de cabo Sicie, entablándose sin igual lucha entre la británica y la división española del general Navarro.

El navío «Poder» ocupaba su puesto en la línea por la proa del matalote del Real, y lo sostuvo con firmeza señalándose por su brillante defensa, á pesar de estar acoado por los fuegos de los enemigos «Princesa», «Somerset», «Dragón», «Bedford», «Kington», «Salisbury» y «Gernsey», durante toda la función; pero reforzados por el «Barwick», cuando estaba desarbolado, sin gobierno, anegado de agua, destrozado el casco,

inútil la artillería, con 40 muertos, entre ellos el Brigadier de Guardias Marinas, don Esteban Puelles, y más de 80 heridos, en los que se contaban al propio Urrutia, al capitán de fragata D. Bernardo del Campillo, los tenientes de fragata D. Antonio de Llano, D. Francisco Valdés y D. Domingo Mérida, y el alférez del regimiento de Sevilla D. Juan Sancho, hubo de rendirse, pasando prisionero al mencionado «Barwick». En tal estado quedó el «Poder», que represado aquella noche por los franceses, después de sacar la tripulación de su bordo, le pegaron fuego.

LA SITUACION EN RUSIA

Los últimos informes de San Petersburgo dicen que la huelga de panaderos se generaliza. Hace dos días que no se fabrica pan blanco.

En los alrededores de San Petersburgo se han reunido 6 000 obreros, juntamente con soldados y marinos, votándose una resolución pidiendo á la Duma que les sostenga en la lucha contra el gobierno.

Se dice en San Petersburgo que el czar desiste de disolver la Duma. Se han enviado á Cronstad dos regimientos de infantería, pues los habitantes están tan asustados que abandonan la ciudad.

En Moscú se han operado muchas prisiones de obreros. En Varsovia han ocurrido sangrientos desórdenes antisemitas.

En Bielostok ha quedado restablecido el orden. El ministro del Interior ha dado orden á los gobernadores de que repriman con severidad los atentados contra los judíos.

LA POLÍTICA FRANCESA En el debate político planteado en la Cámara francesa ha intervenido Clemenceau para contestar á los socialistas.

«Los partidos republicanos necesitan educarse y educar al pueblo para el ejercicio de la libertad. Con igual criterio amplio y con igual energía he defendido la libertad del trabajo y la libertad de la huelga pero no confundiré jamás á los obreros con los huelguistas delincuentes; ampararé siempre á los proletarios contra los que se atribuyen su presentación y explotan su credulidad.»

UN ABORDAJE Maniobrando en el Canal de la Mancha, abordáronse ayer los acorazados «Ramillies» y «Resolutión».

El primero tuvo que ser remolcado al puerto de Shernees con graves averías.

DEL EJÉRCITO

Muertos Capitán Rasilla; tenientes Prendergast y Reinlein; soldados Lorenzo Guerrero, Gregorio Sánchez, Isaac Romanilla y Guillermo Gracia, y soldado de la escolta real José Márquez. Total 8.

Heridos Resultaron heridos, del regimiento de Wad-Ras, el capitán ayudante D. Isidoro Valero del Blaya, el primer teniente D. Luis Fuertes Molinero, el sargento Luis Saavedra, los cabos Guillermo Molina, Eduardo Maudillo y Bonifacio Giral Guzmán, el cabo de cornetas Luis González y los soldados Eugenio Domínguez, Rufo Familiar Jiménez, Lorenzo Valencia, Francisco Alario, Plácido González, Juan López Montero, Narciso Sevillano, Lorenzo Arias, Pablo Padrioso Fernández, Emilio Chinchilla, Antonio García, Silvino Mayo, José María Zapata, Manuel Arrazola, Vicente Tabernero, Bruno de Marcos, Juan Martínez, Santiago Mandieta, Zenón Lorente y José García. Total, 30.

Es de advertir que esta lista no es completa, y no nos ha sido posible rectificarla.

DEL FUERO CIVIL

Muertos Eusebio Flores, José de Sola, Luis Fonseca, Antonio Calvo, María de la O Queralt, María del Carmen Prieto y Calvo, Teresa Ulloa, Tomás Ubiado, Francisco Benito Guerra, Rosalía Blanco, Román Jalgués Rosell, Francisco López y López, Casilda Castro Ortiz, Juana Díaz y Díaz y Basilio Gutiérrez. Total, 15.

Heridos Fernando Sánchez Cuñillar, Eusebia Portero, Manuel González, Rosario Fernández, Eusebio Más, Rubustiana Fernández, José Corrales, Manuel Divunet, Mariano Ornot, Joaquín Alviabes, Leoncio Romero, Julio Prieto Lázaro, Luciano Acevo, Carmen Pintado, Bernardino Porsac, Dolores López, Segunda Fernández, Josefina Rodríguez, Vicente García, Catalina Morán, Manuel del Rey.

Guillermo Flande, Consuelo de Pablo, Luisa Fuentes, Isabel Pedrosa, Petra González, Institutz de la marquesa de Tolosa; Felipe Alcalde, Zilio Barbás, Rodrigo Alva-

ración. Según estas instrucciones, los buques más distantes conservaron más vela que otros para obedecerlas prontamente, y fueron disminuyéndola conforme grangeaban la distancia convenida.

El «Plantagenet» iba á la cabeza, siguiéndole el «Carnatic», «Achilles», «Thunderer», «Blenheim» y «Warspite»; habiéndose verificado algunos cambios en las oposiciones respectivas con objeto de que los buques formasen una línea natural de combate. La superioridad del «Plantagenet» se traslucía siempre, y solo el «Carnatic», gracias á los desvelos, de su comandante, lograba mantenerse litoralmente en las aguas del almirante; los demás gradualmente y casi sin sentir, iba cayendo á sotavento. Todas estas circunstanias las apreció Sir Gervasio ea cuanto pisó la toldilla, donde halló á Proenly observando con ansiedad el estado del tiempo y el de su propio navío, apoyándose contra la botavara para resistir las bufadas del temporal. El vicalmirante guardó el equilibrio sobre sus robustas piernas, separadas convenientemente, sosteniendo derecho y firme su bien formado y vigoroso cuerpo; luego volvió su agraciado rostro, cortado por el tiempo, hacia la línea, y se puso á examinar como se iban sotaventando insensiblemente los buques dando fuertes

rez de Toledo, José Tricart, José Bellver, Francisco Pérez, Andrés Riego, Basilio Ureño, María Prestio, Jacinto Morillas, Fernando Moreno, Pedro Chispín, Nicóforo Díez, Casilda Castro, Gregoria López, Agustín Hernández, Ascensión Ramos, Juana Carrando, Alejo Gallego, Manuela Valdivias, Juan López, Eparanza Navarro, Leoncio Horcajos, Emilia Queipo, Miguel Martínez.

Fernández Campo, Diego Fernández, Lorenzo Fernández, Leoncio Romero, Desiderio Arévalo, Carlos Carrillo, Daniela Herranz, Rafaela Barrio, María Pastor, Rosa Palases, Elena Hungría, Angel Fernández, Isabel Diego, Claudia Humanes, Tomasa del Amo, Isidoro Cutiérrez, Anacloto González y Rosa Valdés. Total 70.

Total 70. Total de víctimas, según estas listas, que como ya indicamos en lo que se refiere á los militares, no es completa: Muertos... 23 Heridos... 100

Filipinas

Entrega de los desertores extranjeros

La Legación de España en Washington, ha enviado al ministerio de Estado y éste lo ha comunicado al de Marina, la siguiente ley, promulgada recientemente en Filipinas, sobre arresto, detención y entrega de marineros desertores de buques extranjeros, en las islas Filipinas.

Dice así: «Acta proveyendo el método que ha de seguirse para que los capitanes de los buques mercantes puedan en ciertos casos asegurar la vuelta á sus respectivos buques de los marineros desertores en las islas Filipinas.»

Por autoridad de los Estados Unidos, la Comisión de las Filipinas ha decretado lo siguiente: Sección 1.ª A la reclamación por escrito de un Cónsul ó Vicecónsul de cualquier Gobierno extranjero que tenga Tratado estipulado con los Estados Unidos para la devolución de los hombres de mar, haciendo constar que la persona nombrada ha desertado de un «buque» perteneciente á tal Gobierno durante su permanencia en un puerto de las islas Filipinas, y previa prueba hecha por la exhibición del registro del «buque», roll ú otro documento oficial, de que la persona reclamada pertenecía al tiempo de la desertión á la tripulación del mismo, la Corte Suprema ú otra Corte de primera instancia, ó un Juez de partido ó Juez de Juzgado municipal legalmente establecido en las islas Filipinas, estará obligado á decretar el arresto de dicha persona para ser examinada. Si del examen resultara que el acto denunciado es exacto, la persona arrestada, si no es ciudadano de los Estados Unidos ó de las islas Filipinas, deberá ser entregada al Cónsul ó Vicecónsul para que sea repatriado á los dominios de su Gobierno. Ninguna persona arrestada podrá ser detenida más de dos meses, sino que será liberada al expirar dicho término, sin que pueda ser molestada de nuevo por la misma causa. Si el desertor resultare que hubiere cometido algún crimen ú ofensa, su detención podrá prolongarse hasta que el Tribunal del cual penda la causa ó hubiere de conocer de ella haya pronunciado su sentencia y la tal sentencia haya sido cumplida.

Sección 2.ª El bien público requiere el pronto cumplimiento de esta ley, cuya vigencia ha sido decretada de acuerdo con la Sección 2.ª del acta, prescribiendo la forma de procedimiento para la Comisión de vigencia de las leyes, publicada el 26 de Septiembre de 1900.

Sección 3.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 4.ª El bien público requiere el pronto cumplimiento de esta ley, cuya vigencia ha sido decretada de acuerdo con la Sección 2.ª del acta, prescribiendo la forma de procedimiento para la Comisión de vigencia de las leyes, publicada el 26 de Septiembre de 1900.

Sección 5.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 6.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 7.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 8.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 9.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 10.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 11.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 12.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 13.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 14.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 15.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 16.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 17.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 18.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 19.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 20.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 21.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 22.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

Sección 23.ª Este acta tendrá efecto desde su publicación.

do ayudante de Marina de Motril, al teniente de navío D. Ramón Cano y Puento.

—Al intendente noticiase haberse concedido por Real orden gratificación al teniente de navío D. Tomás Sostos; la situación de supernumerario al alférez de navío D. Valentín Fuentes; la cruz de primera clase del Mérito naval al primer médico D. Agustín Machorro.

—Cesa en el Arsenal y embarca en el cañonero «Doña María de Molina, el contador de fragata D. Antonio Segovia.

—Desembarca de dicho buque el de igual empleo D. Lorenzo Prast, habiéndosele nombrado para intervenir la entrega al contador de navío de primera D. Manuel Baturores.

—Desembarca del citado cañonero el segundo condestable graduado D. José Cano, que pasa á la sección en la cual cesa para relevarlo el de igual empleo D. Bartolomé Ramírez.

—Para eventualidades pasa destinado al Hospital de San Carlos el segundo practicante don José Fernández Pina.

—Al subinspector de la Escuela de Condestables se remite instancias del artillero José Bonet López, que solicita ingreso en la misma.

—Remítase al Intendente instancia del buzo de segunda D. Miguel García Fernández en súplica de abono de diferencias de sueldo.

—Id. id. al id. otra de la madre del marinero fallecido Manuel Ramírez Vargas, en súplica de abono de alcances.

—Se devuelven al ayudante de marina instancias reclamando diferencias de sueldo de su esposo, de doña Leonor Abela; á Ferrol otra de doña Josefa Rodríguez, y otra de doña María Antonia Fernández Pérez.

—Ingresa en la factoría en uso de dos meses de licencia, el segundo maquinista D. José Acosta.

—Del cañonero «D. Alvaro de Bazán» desembarca, pasa do á Factoría, el tercer maquinista D. José Rodríguez Bravo.

—Embarca en el «Frosperina», el tercer don Federico Truño Romero, en relevo del de igual clase D. Félix Navarro que pasó al «Bazán».

—Por haber solicitado licencia el tercer maquinista D. José Rodríguez Bravo, se dio orden para que sea reconocido el marite 15 del actual.

—Al intendente se remite instancia del sargento 2.º D. Francisco Beato, en súplica de abono de cuatro meses de haber que se le adeudan.

Buque de guerra El cañonero «Doña María de Molina», que sufre reparaciones en el Arsenal; en breve queda á disposición de prestar servicio, y según hemos oído asidrá probablemente para Barcelona el día 28 del actual.

Plaza de Toros

El próximo jueves 21 se verificará una gran corrida extraordinaria, en la que se lidiarán seis toros de la renombrada ganadería de D. Eduardo Miura, de Sevilla; siendo los matadores los aplaudidos diestros Fuentes, Bombita y Mazzantino.

La corrida empezará á las cinco. Los señores abonados podrán recoger sus localidades hoy martes, de nueve de la mañana á nueve de la noche, en el despacho calle Arlabán, y el miércoles y jueves, día de la corrida, el público en general á las horas de costumbre.

Desde Washington

25 de Mayo «Al que quiera azul celeste, que lo cueste». Si el Representante Tawney, conociera nuestros refranes, así hubiera podido comenzar el discurso que ha pronunciado, hace pocos días en la Cámara Baja, contra los crecientes gastos militares y navales de los Estados Unidos.

Mr. Tawney, republicano enviado al Congreso por el Estado de Minnesota, es hombre de talento, de fibra y de ambición. Comenzó por ser pedrero; luego se hizo maquinista; después abogado. Ahora es legislador y se distingue, así por su elocuencia como por su cantonalismo. Se rebela á cada rato contra su partido. Y esto es lo que ha hecho en la discusión del presupuesto de Marina.

Sabe manejar las cifras. Ha presentado algunas que han causado impresión; especialmente en aquellos sujetos que desean impresionarse. Ha dicho que el 64 por 100 de los ingresos de la Hacienda americana, excluyendo los del ramo de Correos, se va en gastos de preparación para la guerra y en gastos ocasionados por las guerras pasadas. En 1906, los primeros ascendían á unos 193 millones de pesos; y los segundos, á unos 175, total 374. Lo que ahora consumen estas atenciones, es superior en 23 millones á lo que recaudaba el tesoro hace nueve años, esto es, un año antes de la guerra con España.

Llamo la atención de la Cámara—ha añadido Mr. Tawney—hacia esta situación, porque si hemos de realizar las mejoras que el país necesita, si hemos de ejecutar

empeñar bien... ¡Pero no veo la «Driver»! —Queda por nuestra misma proa, señor —respondió Greenly sonriéndose—su cometido no es fácil de ejecutar, porque debía estar á dos millas de nosotros por barlovento; pero cuando el «Plantagenet» está apurado, cuesta mucho trabajo ganarle barlovento.

Sir Gervasio se echó á reír frotándose las manos, y luego se puso á buscar la «Activa», único buque de la división que le quedaba. Esta pequeña balandra se balanceaba navegando penosamente casi debajo del agua; pero se aguantaba no obstante, con su mayor por el través de barlovento del almirante sin gran dificultad, á causa de la poca ventosa que tomaba su casco. Después, el almirante dirigió sus miradas á las velas y aparejo del «Plantagenet», estudiándolo todo con la mayor detención.

—¿No hay indicio alguno de Vervillín, eh, Greenly? —preguntó cuando terminó completamente su inspección. —Tenía esperanza de saber algo de él al rayar el día. —Quizás vale más que no haya sido así—replicó el comandante. —Con este tiempo no podríamos hacer más que mirarnos; pero antes de eso se nos incorporará el almirante Bluewater. —¿Así pensais, amigo Greenly?... Pues

126 Folleto del DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

tival, propia de la estación que reinaba. La atmósfera, suave hasta cierto punto, estaba cargada de la humedad del Océano, aunque por momentos se veía cubierta de torrentes de espuma violentamente esparcida, que parecían arrastrar tras sí las agitadas olas y su empinada cúspide, hasta algunas millas de distancia, á modo de regadera. Las mismas aves acuáticas daban indicios de espantos ante el poder del viento, girando al acaso, batiendo sus alas desalentadas, y sumergiéndose de tiempo en tiempo en la

mar, como para buscar protección contra los terribles efectos del elemento al cual más propiamente pertenecían.

Mientras tanto, Sir Gervasio vió con satisfacción que sus navíos aguantaban noblemente el rudo embate. Todos llevaban el mismo aparejo orientado, á saber: la trinqueta arriada, ó sea una pieza triangular de lona fuerte, colocada entre el extremo del bauprés y la cabeza del palo trinquete; otra vela semejante puesta sobre el alcazar entre los palos mayor y mesana, y la gavia sobre todos los rizos. Varias veces había estado á punto Greenly de sustituir la última vela por otra más baja; pero como la gavia era un auxiliar poderoso para asegurar el buque y permitirle gobernar mejor (el timón), iba retardando siempre tomar nueva resolución, y al fin se decidió á no tocar el aparejo para no exponer la gente que tenía que subir para la maniobra requerida. Se entregó, pues, á la suerte, y probablemente un razonamiento parecido influyó en que se continuara con el mismo aparejo en los demás navíos.

Los duques de la división del vicalmirante habían acertado las distancias durante la noche en consecuencia de una orden que recibieron antes de dejar el fondeadero, para casos de mal tiempo ó temor de sepa-

ración. Según estas instrucciones, los buques más distantes conservaron más vela que otros para obedecerlas prontamente, y fueron disminuyéndola conforme grangeaban la distancia convenida.

El «Plantagenet» iba á la cabeza, siguiéndole el «Carnatic», «Achilles», «Thunderer», «Blenheim» y «Warspite»; habiéndose verificado algunos cambios en las oposiciones respectivas con objeto de que los buques formasen una línea natural de combate. La superioridad del «Plantagenet» se traslucía siempre, y solo el «Carnatic», gracias á los desvelos, de su comandante, lograba mantenerse litoralmente en las aguas del almirante; los demás gradualmente y casi sin sentir, iba cayendo á sotavento. Todas estas circunstanias las apreció Sir Gervasio ea cuanto pisó la toldilla, donde halló á Proenly observando con ansiedad el estado del tiempo y el de su propio navío, apoyándose contra la botavara para resistir las bufadas del temporal. El vicalmirante guardó el equilibrio sobre sus robustas piernas, separadas convenientemente, sosteniendo derecho y firme su bien formado y vigoroso cuerpo; luego volvió su agraciado rostro, cortido por el tiempo, hacia la línea, y se puso á examinar como se iban sotaventando insensiblemente los buques dando fuertes

bandazos, cortando con su proa montañas de agua, describiendo con sus palos en el aire pequeños arcos de círculo y adelantando camino con sus cascos, revolotándose como si trazaran á suroco su derrota sobre la superficie escabrosa del Océano. Cazolero, que cuando había mal tiempo no se consideraba mayordomo á secas, era la tercera persona que se hallaba en la toldilla, disfrutando de un derecho que él miraba como indisputable.

—¡Bien por el viejo Planter!—exclamó Sir Gervasio entusiasmado con lo que sus ojos habían visto. Mirad, Greenly, como todos menos el buen Parker van perdiendo la formación. Ahí teneis á Morganic con el «Achilles», que ha tenido que amurar la mayor arriada para recuperar su puesto; y estoy seguro que va á perder bastante la paciencia con este tiempo, y que se le han de doblar las piernas á manera de látigos, y todo por el capricho de aparejar un navío inglés, como si fuera un jabeque argentino. Bueno, dejémosle que barloventee á la moda de Bond-street, si le gusta la diversión. ¿Qué ha sido de la «Chloe», Greenly? —Aquí la teneis, señor, por la amura de sotavento á una legua próximamente á la descubierta, cumpliendo sus instrucciones. —Es verdad, esa es su obligación y des-

bandazos, cortando con su proa montañas de agua, describiendo con sus palos en el aire pequeños arcos de círculo y adelantando camino con sus cascos, revolotándose como si trazaran á suroco su derrota sobre la superficie escabrosa del Océano. Cazolero, que cuando había mal tiempo no se consideraba mayordomo á secas, era la tercera persona que se hallaba en la toldilla, disfrutando de un derecho que él miraba como indisputable.

—¡Bien por el viejo Planter!—exclamó Sir Gervasio entusiasmado con lo que sus ojos habían visto. Mirad, Greenly, como todos menos el buen Parker van perdiendo la formación. Ahí teneis á Morganic con el «Achilles», que ha tenido que amurar la mayor arriada para recuperar su puesto; y estoy seguro que va á perder bastante la paciencia con este tiempo, y que se le han de doblar las piernas á manera de látigos, y todo por el capricho de aparejar un navío inglés, como si fuera un jabeque argentino. Bueno, dejémosle que barloventee á la moda de Bond-street, si le gusta la diversión. ¿Qué ha sido de la «Chloe», Greenly? —Aquí la teneis, señor, por la amura de sotavento á una legua próximamente á la descubierta, cumpliendo sus instrucciones. —Es verdad, esa es su obligación y des-

bandazos, cortando con su proa montañas de agua, describiendo con sus palos en el aire pequeños arcos de círculo y adelantando camino con sus cascos, revolotándose como si trazaran á suroco su derrota sobre la superficie escabrosa del Océano. Cazolero, que cuando había mal tiempo no se consideraba mayordomo á secas, era la tercera persona que se hallaba en la toldilla, disfrutando de un derecho que él miraba como indisputable.

—¡Bien por el viejo Planter!—exclamó Sir Gervasio entusiasmado con lo que sus ojos habían visto. Mirad, Greenly, como todos menos el buen Parker van perdiendo la formación. Ahí teneis á Morganic con el «Achilles», que ha tenido que amurar la mayor arriada para recuperar su puesto; y estoy seguro que va á perder bastante la paciencia con este tiempo, y que se le han de doblar las piernas á manera de látigos, y todo por el capricho de aparejar un navío inglés, como si fuera un jabeque argentino. Bueno, dejémosle que barloventee á la moda de Bond-street, si le gusta la diversión. ¿Qué ha sido de la «Chloe», Greenly? —Aquí la teneis, señor, por la amura de sotavento á una legua próximamente á la descubierta, cumpliendo sus instrucciones. —Es verdad, esa es su obligación y des-

obras en puertos y ríos y construir edificios para servicios públicos, tendremos que elegir entre uno de estos dos caminos; ó rebajar los gastos navales y militares ó recargar los impuestos.

Hay un tercer camino que mister Tawney no ha visto ó no ha querido ver, y es: reducir los gastos civiles, en los cuales se arroja mucho, con fines electorales. Aun haciendo eso, tal vez no alcanzaría el dinero para las atenciones civiles útiles, y además para Guerra y Marina; y habría que reforzar los ingresos. Cuanto á cortar por el Ejército y la Escuadra, no hay que pensar en ello. Ya es tarde. El pueblo americano ha querido azul celeste, y es natural que le guste.

Los Estados Unidos se han anexado Puerto Rico, Filipinas y Hawaii, han establecido su protectorado sobre Cuba, proclaman la doctrina de Monroe, serán los dueños del Canal de Panamá. Gran papel en el mundo, que no se puede desempeñar, si una escuadra poderosa y un ejército que no sea una cantidad desdéniable.

Mr. Tawney no aprueba el programa de construcciones navales, apoyado por el presidente Roosevelt y demás imperialistas.

Se basa el plan—ha dicho mister Tawney—en que las dimensiones de nuestra escuadra se han de determinar por el tamaño de las escuadras de otras naciones y no por nuestras necesidades.

Pero el orador no ha expuesto cuáles son esas necesidades. La que se impone en el orden naval, es la de ser tan fuerte como una de las grandes potencias marítimas; y así esta república seguirá clasificada entre ellas, á lo cual tiene derecho por su población, por su riqueza y por sus posesiones insulares. Si en el mar no puede hacer frente, siquiera á una de esas naciones, descenderá de categoría y pasará ratos tan malos como el que ella le dió á España en 1893.

Los más de los peritos opinan que se debe de tener la segunda escuadra del mundo; esto es, después de Inglaterra.

Algunos peritos láicos, ó terrestres, sostienen que la calidad suprirá á la cantidad y que, aun siendo la escuadra americana la tercera ó la cuarta por el tonelaje, si se compone de barcos excelentes, cumplirá su cometido. En lo que todos conciben es en lo que no basta con la fuerza actual y en que hace falta aumentarla sin pérdida de tiempo.

Ahora hay en construcción nada menos que 38 buques de todas clases, con un tonelaje total de 384.780 y que no estarán en el agua hasta 1910; algunos, acaso hasta 1912. Lo que la marina costará al año en 1910, según cálculos de Mr. Tawney, será unos 76 millones largos. A big lump of money, como se dice aquí. Véase lo que, en 1905 ha consumido por unidad, cada uno de los tipos en números redondos.

Acorazado de primera, 634.000 pesos. Idem de segunda, 463.000 pesos. Crucero acorazado, 439.000 pesos. Monitor, 209.000 pesos. Idem protegidos, 395.000 pesos. Canonero de 1710 toneladas, 175.000 pesos. Idem de 1177, 133.000 pesos. Idem de 1003, 117.000 pesos. Destroyers, 81.000 pesos. Torpedero, 34.000 pesos. Idem submarinos, 29.000 pesos.

La Marina sale cara, pero aún sale más cara la guerra. Y esta no se evita con sermones, y sí con armamentos; y la derrota sale aún más cara que la guerra. Las grandes necesitan los armamentos para conservar su grandeza; y las pequeñas naciones los necesitan para engrandecerse; y hasta cuando no son ambiciosas se las respeta, y encuentran aliados que las ayudan si se ve que procuran tener el máximo de poder ofensivo, dentro de sus recursos y se muestran animosas. ¿Por qué los Estados Unidos han de ser una excepción? Si se metieran á pacifistas, comenzarían por perder sus posesiones insulares y acabarían por ser desmembrados en su territorio continental. Y, por supuesto, la Doctrina de Monroe iría al cesto de los papeles rotos; y, cuanto al Canal de Panamá, lo harían los japoneses. X. Y. Z.

LIROYÁ

POEMA INDIO

A mi querido amigo el distinguido escritor americano don Luis Liorens.

Suena el grito de guerra en las cabañas de los indios de Tucumán; la tribu de mataguayos prepara sus armas y sus guerreros pintan el cuerpo con el jugo anaranjado, el olor á violetas, de las semillas del urucú. Las danzas alegran las selva, y los cantos bellosos de languida cadencia, despiertan el furor del indio, que grita sediento de sangre.

Moja gozoso la punta de sus flechas en la blanca sabia del curupí, que lleva la muerte torturadora é inevitable.

También los ugaranos, los indómitos hijos de los bosques, preparáanse para el combate; juran exterminar á los mataguayos, y cortan las ramas del urnaday, para construir arcos con que disparar sus flechas.

Liroyá, la perla del Gran Chaco, la india de los ojos negros como las alas del biguá, la bella flor de la tribu, la que no ha visto aún florecer la selva quince veces, está llorando; su padre el viejo Carandú, el cacique de los mataguayos, la mira con dulzura y le pregunta por la causa de su dolor.

Yo te traeré, hija mía—le dice el anciano—los collares más ricos, las plumas más vistosas y las mieles más aromáticas; ¡qué deseos, pues, si eres diuena además de mi tribu, de mis bosques y mis tierras!

Liroyá mira á su padre, y sigue llorando desconsolada.

—Yo no quiero—reponde al fin—nada de lo que me ofreces; he visto alestar sobre mi cabeza el nacurutú, y he creído oír en la selva el grito del genio del mal. Templa tu ira, padre mío, no consientas que tu tribu manche de sangre los floridos campos, ni las ondas de los lagos, y haz que reine la paz, porque si no, va á morir tu pobre hija.

El padre la besa en la frente, y calla á su súplica; las voces de guerra continúan oyéndose en los bosques, y grita sobresaltado el teru—teru en el árbol, y el carpincho en la orilla del río.

Refresca á la selva el vaho de las lagunas y el sol se oculta dejando una estela de átomos flotantes y luminosos; sombras azuladas borran lentamente las montañas, y arropan en sus cendales impalpables las plantas y las flores; duerme la naturaleza, suspira la brisa...

Liroyá cruza la selva solitaria, y se pierde entre los blancos penachos de la pajabrava; llega á la fuente Lacoté, la misteriosa fuente cuyas aguas aumentan la belleza, y aplica sus labios ardorosos al cristal de sus aguas; y siente que una mano le toca el hombro, y que unos ojos brillantes y negrisimos la miran apasionados.

Es Yari, el indómito guerrero, el joven caudillo de los ugaranos, el enemigo de los mataguayos, por quien lloraba la doncella, cuando pedía á su padre, que reinase la paz, y suspiraba por ella.

Avanza la noche; la luna adorna la selva con hebras plateadas; ríe el arroyo debajo de los tulipilanes, y la fuente parece murmurar una canción melancólica...

Yari contempla á Liroyá sentando á sus pies: la mira verter lágrimas, y quiere en jugarlas con el fuego de sus ojos y la promesa de futuras dichas, ¡la guerra no se evita ¡ay! con lágrimas ni palabras de amor!

Si vence Yari, la tribu de su padre será destruida: si es vencido la muerte del manco será inevitable, y llora la doncella, y el joven calla; sus labios tiemblan de amor, y la brisa continúa suspirando tristemente, entre las blancas flores del guayacan...

Los ugaranos saltan como chacales, prueban sus armas clavándolas en la corteza de los arbustos; y sus gritos estremecen el bosque, y sus gestos horribles demuestran su furor. Han visto hablar á su caudillo con Liroyá la hija del odiado Carandú, el cacique de los mataguayos; han visto su tristeza y desaliento le han acusado de traidor.

El temido Yari, el manco impetuoso y valiente, va á ser juzgado por su tribu. Reúnense en consejo los jefes; hanean las hogueras; danzan alrededor de ellas, cantando una canción monótona y sin ritmo, y hacen castañear los dientes, y chocar sus armas.

Yari espera impasible: su mirada es triste como un crepúsculo, y sus ojos tienen un brillo apenas perceptible, como el de esas estrellas que mueren con la aurora.

Liroyá á sabido el fallo: Yari va á ser sacrificado; la tierna doncella enjuga sus lágrimas, y olvida sus temores; corre á su padre y le incita á la lucha; más ¡ay! su padre está enfermo, y la fiebre lo consume. Pídele entonces su collar de cacique, y sus plumas de guerrero, y sube á la cercana colina á dar el grito de combate; rodeándola sus indios; los ecos de sus voces resuenan en el valle, y estremecen la selva; escóndese temeroso el jaguar en los huecos del terreno, y el dorado insecto en las corolas de las flores; plega sus alas la mariposa; callan las aves, apaga su zumbido el mamanga, y el viejo lanza un lamento, que se pierde lejano.

El caudillo va á morir; las hogueras hanean; los indios levantan en alto sus brazos, y entonan un canto fúnebre; el cacique ordena el sacrificio; un rugido espantoso lo detiene; Liroyá cae sobre ellos y abraza á Yari... Las zarzas rasgaron sus pies y abofetearon su rostro; su cuerpo resistió la fatiga, y su espíritu las punzadas del dolor. Los ugaranos sorprendidos empuñan sus armas, y la lucha se entabla; ¡aquél abrazo fué el último de los amantes! Cayeron en el combate acerbillados por las flechas.

La roja flor de los coibos, y la blanca del guayacan flotan sobre Yari y Liroyá: óyese del mingo el dulcísimo canto; y del urú las notas apasionadas; gime la brisa tristemente en los tallos flexibles de las llanuras, y parece que una música misteriosa suena en el bosque, como si las hadas entonasen una canción melancólica, y los genios del amor una plegaria en sus lirras de oro...

MIGUEL M. DE PAREJA.

Información de Marina

Marina mercante. En vista de denuncia formulada por el presidente de la Asociación de maquinistas navales de Bilbao, referente á que el vapor «Dolores», verificaba viajes al extranjero sin maquinista examinado se ha dictado una Real orden disponiendo que en lo sucesivo se abstengan las autoridades de Marina de despachar buques sin el personal reglamentario, aunque concurren las razones aducidas por el ayudante de Marina de Zumaya, puesto que el armador ó capitán debe buscar el que necesite en otra localidad, si no lo hubiera con título suficiente en aquella en que se despache el buque.

Infantería de Marina. Para relevar al primer teniente D. Pedro Castro y Naranjo en la compañía de Fernando Pío, ha sido nombrado el oficial de igual clase, D. Luis Martí Valdivieso y Morcheo, debiendo el teniente Castro pasar á continuar sus servicios á la 2.ª compañía del 2.º batallón del 2.º regimiento, de guarnición en Ferrol.

El primer teniente del 2.º batallón del tercer regimiento de Infantería de Marina D. Luis Sanz de Andino y Pera, pasa agregado al negociado 2.º de la Inspección General sin causar baja en el citado batallón.

Las fallas de Canarias. Acerca del incidente que se ha planteado en Canarias, con motivo de la rivalidad de los propietarios de fallas de vapor que prestan servicio en los puertos de Tenerife y Las Palmas, conterenció esta mañana con el general Concas, el Sr. Porjo.

Lapista Bergman. Es muy probable que sea declarada reglamentaria en la Armada la pistola Bergman.

Cuerpo administrativo. Al contador de fragata D. Rafael de Ortega y Villergas se le han concedido tres meses de licencia por enfermo. Movimiento de buques. El cañonero «Don Alvaro de Bazán» llegó sin novedad á Tenerife. Ha entrado en dique en el Arsenal de la Carraca el cazatorpedero «Proserpina». El «Destructor» salió de Algeciras para las plazas de Africa.

Desde Ferrol

Noticias de Marina. 17 Junio. Cuerpo general. Destinos.—Cesa en la Estación Torpedista y embarca en el torpedero número 15, el alférez de navío D. Enrique Pérez y Fernández Chao. —Cesa en el torpedero núm. 14 y pasa asignado á la Comandancia de Marina el alférez de navío D. Jacobo Rodríguez San Martín. —Cesa en el Arsenal y embarca en la Estación Torpedista, el alférez de navío D. Manuel de Vierna Belando. —Se conceden dos meses de licencia por enfermo, al alférez de navío D. Jesús María Manjón y Brandariz.

TEATROS

GRAN TEATRO. La empresa de este teatro, queriendo reunir en su compañía los elementos más valiosos, ha contratado á la eminente tiple doña Feiisa Lázaro, que con las hermosas zarzuelas «El cubo primero» y «El husar de la Guardia» hará su debut el miércoles 20 del corriente.

ACTUALIDADES. Para el miércoles se anuncia el debut de la linda completista Pura Martini, y para el jueves, el de la simpática María Miramar y el de una nueva artista, que ha sido popular durante los días que duraron las renombradas fiestas de la «Ni-Carême», en París. Nos referimos á la seductora Matilde Varona, la favorita de la «Ni-Carême», que fué proungamente elogiada por sus singulares encantos físicos. El aliciente es poderoso para el popular Salón, donde tantas bellezas se exhiben. La contorsionista africana Ha-Hi-Cha obtiene muchos aplausos. El lindo teatrillo está como en sus buenos tiempos.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones: Guerra. Real orden aprobando la expedición de un certificado de servicios á favor del soldado Francisco Bares Llanudo por haberse extraviado la licencia absoluta. Marina.—Real orden referente á la copia aduante de la ley sobre arresto, detención y entrega de marineros desertores de buques extranjeros en las islas Filipinas, enviada por la Legación de España en Washington. Instrucción pública.—Real orden disponiendo se anuncie á traslación la Cátedra de Lengua francesa, vacante en el Instituto de León. Otra nombrando profesor numerario de la clase de Talla y Carpintería artística de la Escuela superior de Artes Industriales de Toledo á don Aurelio Cabrera y Gallardo. Fomento.—Real orden confirmatoria de una multa impuesta á la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte por retraso de un tren. Ot á disposiendo que en el plazo de veinte días designen las Cámaras de Comercio y las Agrícolas los tres individuos que han de ostentar su representación en el Instituto Superior de Agricultura, Industria y Comercio. Gracia y Justicia.—Proyecto de ley de Organización y atribuciones de los Juzgados y Tribunales del fuero común en España (continuación).

Ensanche del Canal de Kiel

El Canal de Kiel, que como todos nuestros lectores saben comunica el mar del Norte con el Báltico, tiene 57 millas de longitud. Su inmenso valor estratégico para Alemania depende solo de que los buques de guerra puedan pasar por él. El aumento de tonelaje de los grandes acorazados que se van á construir, imposibilita el que dichos buques puedan pasar el Canal. Por tal causa las autoridades navales alemanas han resuelto ensancharlo y darle mayor profundidad. En la actualidad la anchura del canal en el fondo es solo de 60 pies ingleses y se va á aumentar á 133 que es la anchura actual de la superficie; y en ésta se le va á dar un ancho de 350 pies. Se calcula que el costo de esta obra que hará el Canal accesible á los gigantes acorazados y trasatlánticos no bajará de 250.000.000 de francos, gasto que viene en mal momento, cuando el presupuesto de Alemania está abrumado por el presupuesto extraordinario de su Marina.

Información política

Visitas al Sr. Moret. El Sr. Moret recibió hoy la visita del secretario de la Cámara de Comercio española de Buenos Aires. Dicho señor entre otros asuntos de menor interés recobró del jefe del Gobierno el apoyo de éste para efectuar algunas reparaciones que son muy necesarias, en el edificio que en Buenos Aires ocupa la citada Cámara de Comercio. Expúsole también la conveniencia de que se rebajasen los derechos consulares con el fin de facilitar y aumentar el tráfico intercontinental y recordó al Sr. Moret que aún está sin contestación el mensaje que firmó por los españoles de la Argentina se elevó al Gobierno en Noviembre último.

El Presidente del Consejo escuchó con vivo interés todas las anteriores manifestaciones y prometió al digno secretario de la Cámara de Comercio de Buenos Aires satisfacer en cuanto sea posible las aspiraciones de los españoles residentes en aquella República. El ministro de la Guerra. El ministro de la Guerra que anoche regresó de Valladolid marchó esta mañana á la Granja.

El general Luque lleva á la firma regia el decreto proveyendo el mando de la brigada de Caballería que está en Barcelona, y otro sobre provisión de una vacante que existe de general de brigada y correspondiente al turno de Infantería.

De Gobernación. El Sr. Quiroga Ballesteros hallábase hoy muy molesto por una afección á la garganta. En su diaria entrevista con los periodistas, limitóse hoy á decir que ignora cuándo estará ultimado la combinación de gobernadores, por correr ésta á cargo del Sr. Moret. Dijo también que ignora cuándo se celebrará Consejo de ministros.

Nombramientos. Mañana publicará la Gaceta las de los señores Roselló y Martín Rosales, para los cargos de subsecretario de Instrucción y director de Agricultura respectivamente.

Los gobernadores. Como sucede siempre que se anuncia una combinación de gobernadores, son muchos los funcionarios de esta clase que han llegado á Madrid. Tanto el Sr. Moret como el Sr. Quiroga Ballesteros deseaban, respectivamente, que el Gobierno civil de Barcelona fuera ocupado por un exministro. Este criterio ya existía en el ánimo del Sr. Moret antes de ser nombrado para aquel puesto el duque de Bivona, y ahora se han realizado algunos intentos para conseguir tal propósito. Se dice que el ofrecimiento no ha sido aceptado por algunos ex ministros; pero anoche se hacían trabajos para convencer á uno de éstos.

Asamblea agrícola. La Asamblea de agricultores de Levante que se verificará en Jumilla los días 21, 22 y 23 del actual, tendrá gran importancia á juzgar por los temas que han de tratarse, la numerosa concurrencia de congresistas y la significación que con su presencia le darán algunos personajes. Los Sras. Canalejas y Gasset asistirán á ella, por lo menos á la sesión de clausura, para lo cual han convenido ya salir de aquí el viernes 24. La cuestión de los alcoholes es una de las que más interés despiertan, y es seguro que tratará en dicha Asamblea, habiendo la seguridad de que hay proposiciones de arreglo que satisfarán mucho á los interesados y á la opinión.

El condé de Romanones. El exministro de la Gobernación, señor conde de Romanones, regresó ayer de Guadalajara á Madrid. Preguntado por alguno de los amigos acerca de sus planes para el porvenir, manifestó que por ahora no piensa ocuparse de política, sino realizar un viaje á París.

Exámenes para la Escuela Naval. En el examen de Aritmética verificado esta mañana, obtuvieron los aspirantes examinados las calificaciones siguientes: D. Jesús Rotaache, 7,8; D. Manuel Nieto, 4,2; D. Emilio Suárez, 7,4; D. Guillermo Díaz, 0,8; D. José Vierna, 0,8; D. Francisco Butigiet, 3,6; D. Augusto Miranda, 5,4.

NOTICIAS

Para responder á la meritoria obra que está realizando D. Martín Echegaray, encaminada á establecer los vínculos entre la República Argentina, Vigo y Cádiz el Sr. Gasset ha nombrado á dicho señor delegado del ministerio de Fomento, con carácter honorífico y gratuito y como tal delegado se dirigirá á las empresas navieras y Compañías ferroviarias que han de concurrir al establecimiento de los referidos viajes. Nuestro distinguido amigo el general D. Julio Domingo Bazán, ha tenido la inmensa satisfacción de que su bellísima hija Adela, alumna libre del Conservatorio, termine su carrera, habiendo obtenido en todos los cursos nota de sobresaliente. Los profesores de la Escuela de música y las enseñanzas artísticas que han tenido ocasión de oír á la brillante pianista, califican de magistral su estilo. Nuestra enhorabuena al afortunado y cariñoso padre y nuestro entusiasmo apasado á la joven artista.

En Hacienda se trabaja en lo relativo al arancel, á fin de que pueda quedar implantado para el 1.º de Julio, como el Gobierno propone. Acerca de ello versó la entrevista que con el Sr. Moret tuvo anoche el Sr. Salvador.

A los treinta y ocho años de edad falleció ayer en Madrid el inteligente y laborioso obrero tipógrafo D. Francisco García Mateo que había desempeñado durante largos años la regencia de importantes establecimientos tipográficos de Madrid. Su entierro, celebrado esta tarde, ha sido una sentidísima manifestación de duelo á la que se han asociado cuantos en vida trataron al simpático Paco. Loramos como propia esta irreparable desgracia, por la que enviamos nuestro más sentido pésame á la distinguida familia del finado.

En un sitio denominado la Manigua (en la Ronda de Empeñadores), rieron esta madrugada cuatro horrachos, resultando dos de ellos heridos de palo en la cabeza. Uno de ellos fué calificado de leve y el otro de pronóstico reservado. Los cuatro fueron detenidos. A última hora se instruyen diligencias. El suceso que fué motivado por el vino, carece en absoluto de interés.

Curiosidades

Decadencia del radio. Hasta la exageración se ha llevado el buscar las virtudes del radio como agente terapéutico. En este concepto ha principiado ya su descrédito, re-ultando que causa más daño que provecho. En vez de ser, no ya el remedio infalible, pero ni siquiera un lenitivo en la curación del cancer, la radioterapia no ha hecho sino producir algunas lagas más de carácter canceroso. En la tuberculosis su eficacia no es superior á los rayos del sol, pero su aplicación es mucho más peligrosa.

El Dr. Hericourt que escribe acerca de estas cosas en la *Revue de Paris*, ha abandonado el radio como un elemento en patología.

Devolución de visita

Dicen de Washington que el contralmirante Brownson, que zarpará para el Extremo Oriente, con una Esuadra de cuatro cruceros acorazados en el mes de Septiembre, tocará en los puertos de Inglaterra para devolver á esta nación los Estados Unidos la visita que recibió de segunda Esuadra inglesa de cruceros mandada por el Principe Luis de Battenberg.

Anteojos roca precisión. Únicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubosc, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Función para mañana

GRAN TEATRO.—A las 9 y 1¼.—Bohemios.—Lo's Montes.—La Czarina. El triunfo de Venus. APOLO.—A las 8 1/2.—El nuevo servidor y Los actores del oro.—El maldito dinero.—El Rey del petróleo.—El pollo Tejada. ZARZUELA.—Vera de Alcalde.—Venus Salón Amor gitano.—Luchas romanas. PA ISH.—A las nueve.—Gran función, tomando parte de la nueva compañía de circo y variedades que dirige William Parfiah. SALON DE CULI LLOADES.—Todas las noches espectáculo de variedades.—cuplés.—Bailes.—Vlograph americanos.—Lebut de la Esmeralda.—A las 5 y 1/2 matinoe. RECREO ARGUILLLES.—(Ferrer, 27).—Variadas atracción s. Patines Cinematógrafos Coluimpio, Gimnasio, Carrusel. Tiro al blanco y otros. Los señores patinadores pueden ejercitarse en este sport desde los 7 de la mañana. EDEN CONCERT MADRILEÑO Teatro Martín.—Gran éxito del entremés lírico Preservativo del rostro. Grandes atracciones.—Ha-Hi-Cha.—Jakson el Miso En se.—Mile. Daric.—Les Doretta Hermanas Fuchol.—Ilarcilla.—Pi arcilla.—Raquel Morenilla Mimí. Café en la sala de butacas, abierto desde las cinco de la tarde. CINEMATOGRAFO FRANCO-ESPAÑOL.—(Duque de Alba, 6.) Variación de programa todos los sábados. Películas novedad. Después de cada sesión el transformista Rafael Arcos. PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral) 125) Todos los días de 5 á 11. Siempre las mayores novedades, dos series distintas, cambios todas las semanas. El trio Alpino, los días festivos desde las tres. ROMEA.—Todas las noches Gran éxito de espectáculo nuevo en Madrid. La troupe africana con sus danzas tunecinas, argelinas y kábilas, presentando con absoluta propiedad, Carmen Diaz y las obras La cachunda, Bocas de la isla El conejo automático. CINEMATOGRAFO LA LATINA.—(Toledo, esquina á Cebada).—Grandes novedades en películas traídas del extranjero, todas en extremo originales. EDEN CONCERT.—Atocha, 60.—Todos los días, de 5 á 12 gran variedad en películas y en todas las series, el renombrado ventrílocuo señor Juliano y el notable número El arca de juguete. CINEMATOGRAFO INTERNACIONAL. Encomienda, 16, entre Mesón de Paredes y Embajadores, uno de los mejores cinematógrafos de Europa. Todos los días, desde las 6 de la tarde, variadas secciones tomando parte en ellas Ferny Walmar, A. de Cuba y el célebre cantante flamenco el Mochouelo. GRAN CINEMATOGRAFO. (Calle del Pez, 7 solar).—Grandes funciones todos los días, de 6 á 12 noche, tomando parte en todas las secciones el notable prestimano Mr. Corcolin y el tan apudido ventrílocuo Sr. Juliano, intercaldando entre cada número vistas cinematográficas de gran novedad. RECREO SALAMANCA.—(A yala, 1, Casillana, 10).—Cinematógrafo, Patines, Lawn Tennis y Broquet. PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO.—Gran colección de fieras. Exposición diaria, de siete mañana á anochecho.

BOLSA DE MADRID

	DÍA 18	DÍA 19
4 0/0 perpetuo interior contado		
Serie F, de 50.000 ptas nominales	81 80	81 55
» E, de 25.000 »	81 80	81 65
» D, de 12.000 »	81 80	81 60
» C, de 5.000 »	82 00	81 80
» B, de 2.500 »	82 00	81 80
» A, de 500 »	82 05	81 85
» G y H, de 100 y 200	82 00	81 85
En diferentes series.....	82 10	81 85
5 0/0 amortizable		
Serie F, de 50.000 ptas. nominales	100 00	99 80
» E, de 25.000 »	99 90	99 80
» D, de 12.000 »	99 95	99 80
» C, de 5.000 »	100 00	99 80
» B, de 2.500 »	100 00	99 80
» A, de 500 »	99 95	99 80
En diferentes series.....	99 95	99 80
Valores de Sociedades		
Acciones		
Banco de España.....	442 50	444 00
Banco Hipotecario.....	600 00	600 00
Banco Hispano Americano.....	143 00	00 00
Banco Español de Crédito.....	1 11	25 00 00
omp. Arrendataria de Tabacos.....	408 00	409 00
Soc. de Elect. de Chamberí.....	000 00	70 00
Idem del Mediodía.....	000 00	00 00
Soc. Gen. Azucarera Preferentes.....	68 00	68 00
» » Ordinarias.....	36 00	35 50
Ferrocarriles Norte España.....	10 00	00 00
Unión Española de Explosivos.....	280 00	00 00
Obligaciones		
Cédulas del Banco Hipotecario.....	101 50	101 55
Sociedad de Chamberí 5 0/0.....	00 00	00 00
» del Mediodía 5 0/0.....	00 00	00 00
Ciudad Lineal 8 0/0.....	60 00	60 00
F. C. San Julián de Muzques 5 0/0.....	00 00	00 00
1.ª emisión.....	00 00	00 00
2.ª emisión.....	00 00	00 00
Valladolid Ariza.....	00 00	00 00
» Serie C.....	00 00	00 00
Sociedad Azucarera 5 0/0.....	00 00	97 00
Sociedad de Electricidad 5 0/0.....	92 25	92 50
Ferrocarril Norte de España 4 0/0.....	00 00	00 00
Cambio extranjero		
París.—A la vista por 100.....	109 90	109 90
Londres.—Libra esterlina.....	27 64	27 70

Compañía Transatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Mayo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Reina María Cristina** 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 e isla de Santo Domingo.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Mayo saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Montevideo** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e islas de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Mayo saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Antonio López** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Cocon de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello y 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, Carúpano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool el día 26 de Mayo de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **C. López y López** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires

El día 3 de May saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz, el vapor **P. de Santiago** directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz el vapor **M. La Villaverde** directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Pó

El día 25 de Mayo saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Pó, con escalas en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África 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 con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a 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.

Avios importantes.—Rebajas en los fletes de exportación. La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 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 de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

COMPANÍA 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, etcétera, 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, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección General—Montalbán, 3, Madrid

ó a la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE **Santiago Garcia 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 tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

ASTILLEROS del NERVION

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 fueites, armaduras, etc

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTOS GRATIS

Vda é Hijos de J. Barreras INGENIEROS

VIGO

Constructores de vapores y lanchas para pesca

con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

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

Más de ciento veinticinco vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta casa.

ASTILLEROS

TALLERES MECÁNICOS DE CONSTRUCCION 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 uncionando en España y Portugal. Se envían presupuestos, pl nos y especificaciones al solicitarlos.

Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos facilitan para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo á tarifa, que se manda á quien la pida.

Se invita á los autores y editores á que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Centro de propaganda

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

Estrada y Agacino.—«La telegrafía sin hilos», segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con lo referente á los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras e instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905. 500 pá. de texto y 200 grabados, ocho pesetas.

Rodríguez Martín (Manuel).—«Mares territoriales». Estudio de derecho internacional referente á la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastre en aguas libres. Obra de gran utilidad. Lleva juicios y críticas sobre la manera de tratar este asunto por el autor, que suscriben generales y jefes de la Armada, académicos y catedráticos de Derecho Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales ó más ventajosas condiciones que los establecimientos de mayor crédito, nacionales y extranjeros.

Por los convenios especiales que esta casa tiene con muchos autores y editores, facilitará á plazos, sin aumento de precio, la mayoría de las obras que anuncia.

Los pedidos deben mandarse acompañados de su importe en sobre-monedero, valores declarados, sellos de correo ó letras de fácil cobro al director de la Biblioteca Marítima Nacional.

ANUARIO DEL COMERCIO

DE LA INDUSTRIA, DE LA MAGISTRATURA Y DE LA ADMINISTRACION DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL (BAILLY-BAILLIERE)

PARA 1906

Año XXVIII de su publicación.

TRES VOLUMENOS TOMOS

Ilustrado con Mapas en cartulina de los 46 provincias y el de Portugal.

CONTIENE

- DATOS Estadísticos.**—Geográficos.—Históricos.—Descriptivos.—Monumentos.—Vías de comunicación, telegráficas, telefónicas, postales.—Productos agrícolas, industriales, minas, etc.—Comercio.—Industria.—Principales contribuciones.—Magistratura.—Administración del Estado, provincial, municipal y eclesiástica.—Ferias.—Fiestas mayor.—Armas, etc.—En fin, cuanto datos puedan ser útiles al comercio, industria, oficinas del Estado, sociedades de todas clases, á las personas de carrera, civiles, militares, Marinos ó científicos.
- ES EL ÚNICO** que contiene detalladamente la parte **O** **el** **se** **reconoce** **de** **utilidad pública por RR. OO.**
- ES EL ÚNICO** que contiene **todos** **los** **pueblos** **de** **España** **por** **significativos** **que** **se** **ordenan** **por** **provincia**, **partidos** **judiciales**, **de** **datos**, **villas** **ó** **lugares**, **incluyendo** **en** **cada** **uno** **1.ª** **una** **descripción** **geográfica**, **histórica** **y** **estadística**, **con** **indicación** **de** **las** **carreteras**, **estaciones** **de** **ferrocarriles**, **telégrafos**, **teléfonos**, **ferias**, **establecimientos** **de** **banco**, **árcanos**, **etc.**; **2.ª** **la** **parte** **estadística**, **y** **3.ª** **las** **preferencias**, **comerciales** **ó** **industriales**, **con** **los** **numeros** **y** **apellidos** **de** **los** **que** **las** **ejercen**.
- ES EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de apellidos, profesiones y calles los habitantes de **Madrid, Barcelona y Valencia.**
- ES EL ÚNICO** que da por sus dos tomos de apellidos y profesiones los habitantes de **Sevilla, Lisboa y la Habana.**
- ES EL ÚNICO** que da una información completa de **Cuba, Puerto Rico y Filipinas.**
- ES EL ÚNICO** que da una información completa de todos los **Estados Hispánicos americanos.**
- 1.ª América Central:** Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador y República Dominicana.
- 2.ª América del Norte:** México.
- 3.ª América del Sur:** Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Argentina, Uruguay, Venezuela y Guayana Francesa.
- ES EL ÚNICO** que contiene **Portugal** con su población, etc.
- ES EL ÚNICO** que da una **Sección de extranjeros**, con las señas de las principales casas representadas en España, con el nombre y señas del representante.

Precio 25 Ptas.

FRANCO DE PORTES

ES EL ÚNICO DE ESPAÑA

QUE ESTÁ COMPLETO

ES EL ÚNICO QUE CONVIENE AL ANUNCIANTE

PORQUE SE LEE EN TODO EL MUNDO

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE é Hijos, Pl. Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

IBARRA Y COMPAÑÍA
SEVILLA
LINEA REGULAR DE VAPORES
ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS

Dos salidas semanales de todos los demás 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 BURBOS

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.

Perfumería GAL
Arenal, 2

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION. BARBIERI, 38, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 peseta
Trimestre.....	4,50
Semester.....	9
Un año.....	18
Provincia: Trimestre.....	5
Semester.....	10
Un año.....	20
Unión Postal: Un año.....	60
Asia y América: Un año.....	70

Anuncios: Cuarta plana, precios convencionales; reclamos 50 céntimos, noticias una peseta.

BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso de las más distinguidas literarias españolas. La mejor recomendación de esta «Biblioteca» es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Pereda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrath, Duque de Rivas, Silveira, 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 Cánilleros.
- Ilmo. » Barón de Vilagayá.
- Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

PRECIO: UNA PES TA
PIDARSE EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA