

Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.693

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Martes 18 de Septiembre de 1906

CALLE DE BARBIERI, N.º 8.

Segunda edición

MARINA MERCANTE

La situación de la Marina mercante es cada vez peor, y no se vislumbra cómo ni por qué procedimientos podrá mejorar. El negocio de los tráficos marítimos, que en otro tiempo engendraba prosperidad y riqueza, es ahora, al menos en nuestra desgraciada patria, completamente ruinoso.

Y es lamentable que existiendo en España condiciones naturales para el transporte marítimo que en otros países representa por sí solo un gran elemento de riqueza, no se haga nada por estimularlo, asfixiando de ese modo a la Marina mercante, que es uno de los organismos nacionales más desatendidos por los poderes públicos.

Toda la vida de los transportes por mar depende directamente del flete; pero éste ya sea por causas generales o por circunstancias particulares escasea, y desde hace ya bastante tiempo, los armadores españoles saldan con pérdida, y naturalmente, esa situación desagradable se refleja en todas las manifestaciones de la actividad marítima.

En más ó en menos escala, este mal ha existido en otros países, pero los poderes públicos han acudido al remedio con medidas salvadoras, y han conseguido normalizar la situación. Francia, por ejemplo, trató de remediar el mal por medio del establecimiento de las primas a la navegación que permite a los armadores franceses hacer caso omiso de los fletes, pues lo importante para ellos es hacer travesías largas con objeto de tener derecho al percibo de la prima por milla navegada.

En los países en que no existe esa protección como sucede en España los fletes adquieren tipos envilecedores, y el resultado final es que no hay armador nacional que pueda competir con esa manera de ser, pues todo el negocio marítimo se lo llevan los barcos extranjeros. El productor busca economía en el transporte y como el buque extranjero se lo ofrece y el barco nacional no, éste queda amarrado al muelle por falta de flete mientras el extranjero sale de nuestros puertos completamente abarrotado.

Desde que se estableció en Francia la prima de cuarto y medio por tonelada bruta para sus buques de vela, se han construido en el país vecino muchos veleros de gran tonelaje que verifican transportes en condiciones inverosímiles, de lo cual se deduce que la cuestión principal, la que más urge resolver, la que más interesa a los armadores, es la concesión de la prima a la navegación.

Con ella variarían por completo las cosas, los fletes estarían más considerados y la competencia sería soportable, porque los barcos nacionales podrían aceptar grandes cargamentos en condiciones, si no muy ventajosas, lo suficientemente remuneratorias para no salir con pérdida.

Tángase en cuenta que el tráfico marítimo no solamente debe considerarse en el aspecto comercial, sino también en el político. En Alemania, el Gobierno lanza los barcos mercantes, a la competencia en los puertos extranjeros con los nacionales de cada país, de la única manera que pueden hacerse estas cosas, que es subvencionando los barcos alemanes; y así éstos admiten carga a cualquier precio y la arrebatan a los demás armamentos, y la bandera tutéscase se hace sitio y concluye por invadirlo y absorberlo todo.

En España no se entienden esos procedimientos y el Estado en vez de auxiliar a la Marina mercante la agobia, la explota y la humilla, supuesto que humillación es tener que soportar la presencia en nuestros puertos de buques con bandera extranjera, cuyos armadores perciben prima de navegación obteniendo un beneficio nunca inferior al cinco por ciento a que agregan el producto de los fletes, por bajos que éstos sean ó se estipulen.

De este modo aun cuando el barco extranjero no conduzca mercancía, llevando únicamente la tercera parte del total de su tonelaje neto a que la ley de primas le obliga, siempre sale beneficiado.

Aquí siempre ha habido resistencia injustificada a tales sistemas, pero si se estableciese la prima a la navegación quedaría desde luego conjurada la crisis de los armamentos, se determinaría el aumento de las flotas comerciales y se construirían en el país muchos barcos; en suma, la Marina mercante saldría del estado de gran postración en que se encuentra.

POR MAR Y POR TIERRA

El marino mercante

La navegación a vapor y la telegrafía, han reducido en nuestros días a los capitanes mercantes, a ser unos simples conductores del barco, y al mismo tiempo que su importancia y sus salarios han merinado, se ha hecho más precaria su vida marítima.

Las Sociedades de navegación y los armadores, obligados por la competencia, escatiman en cosas menudas y así no es de extrañar que cada día haya menos aficionados a la ingrata profesión marítima que, es sin embargo, la salvación del tráfico.

Los progresos científicos y comerciales obligan hoy al capitán-mercante a enseñar el caudal de sus conocimientos profesionales; y si hace medio siglo podía hacer buen papel con una instrucción general, ahora, con la complejidad de los intereses y las exigencias modernas necesita mayor instrucción y una aptitud especial para no comprometer los intereses del armador a quien sirve.

El capitán mercante no es ingeniero, ni astrónomo, ni jurista, pero tiene que entender las máquinas, la bóveda celeste y los procedimientos administrativos, habituándose lo mismo a los peligros de la mar que a las arduas cuestiones mercantiles.

Y no solo eso sino que necesita ser a la vez político y diplomático y un verdadero cosmopolita para estar en contacto con personas importantes de todos los países, hallándose siempre en disposición de prestar a sus pais mejores y más oportunos servicios que los consules, por lo mismo que por haber viajado por diferentes naciones conoce mejor los usos y costumbres de cada pueblo. —X.

DE LA COSTA

POR TELÉGRAFO

Obreros del puerto en huelga

Coruña 18.

Tiende a solucionarse la huelga de los obreros del puerto.

El paro general se había señalado para el día 21, pero se anticipó por las exigencias de los pescadores huelguistas.

Estos se reunieron secretamente anoche en el local social, y acordaron el paro general en las faenas del puerto.

Al terminar la reunión era ya de madrugada, y varias comisiones recorrieron las casas de los boteros, gabarreros y estivadores, aconsejando a éstos la suspensión de los trabajos y amenazando a los que trabajaran.

El gobernador civil y el comandante de Marina recorrieron los muelles y aconsejaron a los obreros que comenzaran sus trabajos.

Los obreros se negaron en absoluto a obedecer a las autoridades, y en vista de la actitud de aquéllos el comandante de Marina embargó las lanchas de vapor y las gabarras, las cuales, tripuladas por los marineros del cañonero «Victoria», realizaron las operaciones encomendadas a los obreros huelguistas.

El vapor inglés «Orons», que se dirige a la América del Sur, tomó 400 pasajeros, que fueron transportados desde los muelles por marineros de la Armada.

Los buques que atracaron en los muelles han hecho la carga y descarga con sus respectivas tripulaciones, amparadas por la Guardia civil.

El paro general considerase por esto totalmente fracasado.

Almirante inglés fallecido. —Escuadra inglesa

Gibraltar 17

Ha fallecido el jefe de este Departamento naval contralmirante Chichester.

Su cadáver será conducido a Inglaterra en el acorazado «Formidables» que llegará aquí el jueves, para ser enterrado en el panteón que la familia posee en Devonshire.

Lady Chichester y su hijo estaban aquí desde anoche.

Mandada por el almirante May, ha fundeado la escuadra del Atlántico, compuesta de siete acorazados y cinco cruceros.

MARRUECOS

Política y comercio

Anúnciase la próxima publicación del Libro rojo, que contendrá las diversas comunicaciones cambiadas entre España y los gobiernos extranjeros relativas a la Conferencia internacional de Marruecos, que se verificó en Algeciras presidida por nuestro país, y que según indican los diarios oficiosos ha de ser, más que un resumen, un complemento de los tres Libros amarillos de Francia relativos a la indicada Conferencia.

Para el aspecto diplomático y político de la cuestión de Marruecos tendrá desde luego gran importancia el Libro rojo, pues mediante él serán conocidos muchos documentos oficiales de indudable interés, pero hay que ir en estos tiempos de positivismo lo más rápidamente posible a la finalidad; y aquí lo que interesa más que nada es que con Libro rojo sí sin él el comercio hispano-marroquí sacuda su apatía, se organice, se sostenga y pueda constituir la base y fundamento de nuestro poder comercial en el Norte africano.

Y hay que reconocer que ya es hora de que empiece a hacerse algo práctico saliendo del rutinario de cancillería, supuesto que durante tantos y tantos años hemos considerado al África de un modo platónico, sin obtener en ella más que triunfos hipotéticos, en realidad ilusorios, en vez de procurar los triunfos efectivos, esos que solo pueden alcanzarse por la expansión comercial.

Por fortuna mientras nuestros diplomáticos clasifican documentos y extraen notas, enviando a la imprenta oficial las copias de las comunicaciones relativas a la

conferencia de Algeciras, otros elementos importantes han dirigido en nuestra patria sus miradas hacia la regeneración marroquí, considerando que si el imperio de Norte de África, por sus costumbres y mala organización está en inminente descomposición, su riqueza natural es en cambio inmensa y susceptible de explotarse.

Por eso mismo todas las naciones concentran sus ambiciones en Marruecos; cuyo rico territorio, exuberante de productos y su necesidad de ambiente comercial, abren anchos horizontes a la actividad europea, que puede realizar positivos avances por los caminos de la paz y del progreso material marroquí.

Ahora es cuando comienza a iniciarse en España esa tendencia; y sin perjuicio de que los diplomáticos del ministerio de Estado ejerzan una acción oficial se desarrolla otra exclusivamente mercantil por medio de sociedades particulares, como por ejemplo el sindicato español del Norte de África ó el Centro Comercial Hispano-marroquí cuyo objeto no es otro que desarrollar los intereses españoles en Marruecos.

Para ello es indispensable considerar el problema de Marruecos no en el aspecto de cancillería sino en el comercial, dando a conocer los documentos y las notas oficiales sino los productos de la industria y del suelo español, enviando a las plazas costeras y a las poblaciones del interior marroquí, en vez de ejemplares del Libro rojo muestras comerciales por medio de exploradores y viajeros, estableciendo factorías, y en una palabra creando exposiciones permanentes de productos.

Solamente así, y fomentando al mismo tiempo las relaciones directas entre nuestros puertos y los marroquíes, creando líneas de vapores, impulsando la navegación a la vela en el Estrecho de Gibraltar y regiones adyacentes, levantando astilleros, y, en fin, promoviendo por todos los medios la reciprocidad en el tráfico marítimo, es como podrán crearse en Marruecos industrias españolas, pesqueras, transportes y en suma todo lo que constituye la expansión comercial.

EXPLORACIONES

El agua del Jordán

En lo sucesivo, todo el que quiera bautizarse, ó bautizar a los su, con agua del Jordán, legítima, tendrá que pasar por las horas canchinas, es decir, por las exigencias de una compañía explotadora, vulgarmente presidida por un coronel yanqui, que acaba de formarse, (el «trust» no el coronel) en Alejandría.

La noticia tiene caracteres sospechosos, y más que una tomadura «del bongo» parece uno de esos gigantescos «canaris» que de tiempo en tiempo surgen con su igual frecuencia los periódicos de Norte América, pero diarios de por acá, muy serios y a quienes no se les puede meter impunemente según el dicho vulgar, el dedo en la boca, publican la noticia, con toda clase de garantías.

Para hacer las cosas en regla, el tal «trust» que se denomina «Compañía Internacional del agua del río Jordán» ha tenido, no se sabe si gracias al amor ó mediante el «cum quibus» la competente autorización del Gobierno otomano, como el dijéramos, del Gran Turco, para la explotación del agua del famoso río.

Así como hay pastas muy acreditadas para limpiar los metales, hay aguas de río para limpiar la ropa, y el cuerpo humano de la roña natural. Pero el Jordán no es de esos. El río Jordán limpia las almas y después de ingerir sus aguas, ya sea a estilo de sediento, ya recibéndolas sobre el occipucio con un jarrito ó esilio de catecúmeno, deja la parte mortal del individuo muy limpia que una patena.

Como es lógico, el que quiera disfrutar de estas ventajas tiene que pagar, y habiendo por ahí tantas almas atapeadas y echadas a perder la industria de purificarlas por medio del agua del Jordán tiene que constituir un negocio muy pingüe.

El coronel director del «trust» está en Alejandría al frente de su negocio y ha hecho ya a la joven América (de algún modo hemos de llamar al país yanqui) la primera remesa de agua del Jordán, cuyo envío está en los actuales momentos navegando para su destino, a donde llegará a mediados del mes próximo, poco más ó menos cuando aquí reanuden las Cortes sus importantes tareas.

Para prevenir contra las viles falsificaciones, pues hoy todo se admite a feimita, la compañía internacional del agua del Jordán, ha tomado sus medidas, esto es, ha adoptado todo género de precauciones, mandando construir unas barreras especiales, las cuales serán contrastadas y selladas con los sellos de Turquía y del consulado yanqui.

Ytem más, para que no se dé gato por liebre como suele decirse, o sea para que las aguas que se metan en esas barreras, sean las verdaderas del Jordán, y no de otro río de tres al cuatro, las operaciones del «trust», que deben consistir a lo que parece en embalsar y trasvasar el agua legítima del río bíblico, serán vigiladas por el propio y mismo Patriarca de las Indias.

Claro es que *toute contrefaçon* que dirá un francés del antiguo régimen, esto es de los anteriores a la separación de la Iglesia y el Estado, será castigada; y en tal sentido serán perseguidos como imitadores y falsificadores cuantos expidan agua que no ostente en las vasijas los sellos legítimos.

Todo el que quiera servirse del agua legítima del Jordán «para bautizo ó otra ceremonia cualquiera», según reza el prospecto, tendrá que dirigirse a los despachos del «trust», y ocurre pensar que mientras sean los buenos creyentes quienes utilicen el agua del Jordán para usos lícitos, no habrá que lamentar ningún género de profanaciones.

Pero ¿y si algún herege millonario, algún málévolo empedernido, aun cuando no sea más que por hacer ruido en los periódicos y ostentación de su riqueza se da el gustazo a costa de sus millones de emplear el agua del Jordán para usos culinarios?

Solamente pensar que las fregatillas yanquis puedan cometer ese atentado con el agua sellada y contrastada del Jordán me crispas los nervios.

Abel Imart.

MARINOS ILUSTRES

CASONI (D. ANIBAL TOLOMEC)

BRIGADIER

Natural de Larzana, en Génova. Caballero pensionado de la Real y distinguida orden de Carlos III.

Empezó a servir de guardia marina en Cádiz el 4 de Abril de 1757. Ascendió a alférez de fragata el 18 de Febrero de 1760 y nombrado subteniente de la cuarta compañía del cuarto batallón en 24 de Junio del 66; á alférez de navío el 17 de Septiembre del 67 y teniente de la segunda compañía del octavo batallón el 23 de Febrero del 68, á teniente de fragata el 18 de Junio del 69, á teniente de navío en 23 de Abril del 74 y jefe de la séptima brigada de Artillería el 12 de Mayo del 76, á capitán de fragata en 13 de Mayo del 79, á capitán de navío el 23 de Septiembre del 83 y á brigadier el 3 de Marzo del 1795.

En 20 de Mayo de 1798 embarcó en el navío «Neptuno», del mando de D. Francisco Garganta, en el que hizo el corso, y en 27 de Julio siguiente trasbordó al «Vencedor» del mando de D. Francisco Tilly, en el que además del corso hizo viaje a Marsella y Génova con caudales, desembarcando en Cartagena por haber desarmado el buque en 1.º de Noviembre. El 1.º de Diciembre siguiente embarcó con el mismo comandante en el «Atlante», en el que hizo el corso hasta el 15 de Marzo del 59 que trasbordó al navío «Galicia» del mando de D. Juan Antonio de la Colina, con el que también hizo el corso, y después incorporado a la Escuadra del marqués de la Victoria en Nápoles, hizo el viaje de SS. MM. y AA. á Barcelona, desembarcando el 15 de Noviembre para trasbordar al día siguiente al chambequin «Aventurero» del mando del capitán de navío D. Francisco de Vera con destino al corso, en el que permaneció hasta 13 de Marzo del 60 que trasbordó al navío «Septentrión» del mando de D. Pedro Justiniani, con el que verificó el corso sobre la isla Formentera y después sobre Argel con la Escuadra del general marqués del Real Transporte hasta el 11 de Julio siguiente que trasbordó a la fragata «Perla», su comandante D. Francisco Treviño, con el que corseó por las costas de Cataluña hasta el 23 de Octubre que desembarcó por desarme del navío.

Pasó á Albacete á encargarse de una cuerda de cien vagos que venían de Madrid para Cartagena.

Desde el 17 de Noviembre del 60 á 27 de Enero del 61 estuvo embarcado en el navío «Atlante», con destino al corso al mando del capitán de navío D. Manuel Bustamante, y por enfermedad de éste á las órdenes del igual empleo el marqués González Bossecourt.

Desde el 30 de Abril á 2 de Octubre del 61 estuvo embarcado en el jabeque «Cuervo» al mando del teniente de navío D. Manuel Sanguireto con destino al corso. El 1.º de Julio tuvo combate con un pingue argelino de porte de 12 cañones y 144 moros, que apresó yendo en conserva de los nombrados «Ibicoenc», «Catalán» y «Gavilán».

El 2 de Octubre del 61 trasbordó al chambequin «Aventurero» su comandante Don Francisco de Vera, con el que hizo el corso hasta el 2 de Diciembre siguiente que trasbordó al jabeque «Catalán» su comandante D. Antonio Domonte, y á las órdenes de don Bernardo Negrete practicó también el corso, desembarcando el 16 de Diciembre del 62.

Estando en este buque se batió con un pingue argelino de 12 cañones y 104 moros, que se apresó en unión del jabeque «Cuervo». El 4 de Junio del 62 y el día 7 del mismo mes y año también en conserva del jabeque «Cuervo» sostuvo combate con otro pingue argelino del porte de 12 cañones y 110 hombres de tripulación logrando apresarlo y por último el 30 de Septiembre siguiente en conserva del chambequin «Aventurero» apresó otro jabeque argelino con 4 cañones y 54 moros.

Desde el 5 de Marzo al 6 de Diciembre del 63 hizo el corso en la fragata «Garzota», del mando del capitán de esta clase D. Vicente Pignatelli y del 21 de Marzo del 64 á 8 de Enero del 65 en el jabeque «Vigilante» á las órdenes del capitán de navío D. Ignacio Dugué, con el que trasbordó al chambequin «Andaluz» para hacer el corso hasta el 23 de Marzo siguiente que regresó á Cartagena para incorporarse a la Escuadra del mando del capitán general de la Armada el marqués de la Victoria, con la que salió para Génova conduciendo á la serenísima archiduquesa de Austria, regresando con S. A. la princesa de Asturias, quedando desembarcado el 15 de Agosto. El 24 de Mayo del 66 embarcó de transporte en la galeota «San Antonio» para Nápoles trasbordando á la llegada á este puerto a la galeota «San Carlos», que se acababa de construir en aquel astillero, con su comandante el teniente de navío D. Manuel Masmela, en cuyo buque permaneció hasta el 4 de Octubre que desarmó en Cartagena. Desde 29 de Septiembre del 67 hasta 1.º de Mayo del 68 estuvo embarcado en el navío «Santa Isabel» al mando de D. Antonio de Arco y después de D. Alfonso Albuquerque con el que hizo el corso, y condujo un convoy á Córcega. El 1.º de Mayo del 68 trasbordó al jabeque «Atréviedo» su comandante D. Antonio Barceló, con el que practicó el corso hasta 1.º de Noviembre siguiente. El 31 de Agosto embarcado en este jabeque se halló en el combate que tuvo con otro argelino nombrado «Caballo blanco» de 20 cañones y 210 moros, en unión del «Vigilante» y «Catalán», logrando apresarlo y con la lancha armada pasó Casoni á tomar posesión de la presa. También en dicho tiempo hizo las represas de dos barcos catalanes.

Del 1.º de Enero al 11 de Diciembre del 70 estuvo practicando el corso en la fragata «Garzota» al mando de D. Justo Salafraña y D. Francisco Aguirre, y desde el 10 de Marzo á 9 de Septiembre del 71 siguió con igual comisión mandando el jabeque «Caballo Blanco».

Del 1.º de Mayo del 72 á 9 de Agosto del 74 ejerció de ayudante interino de la Mayoría General del Departamento de Cartagena, sirviendo en dos ocasiones por seis meses la Mayoría General por enfermedad del propietario.

El 9 de Agosto del 74 tomó el mando del jabeque «Pilar» con el que practicó el corso por las costas de Cataluña, y estando en Barcelona á fines de Diciembre de dicho año, recibió una Real orden fecha 27 del mismo para pasar inmediatamente con el jabeque al socorro de la Plaza de Melilla, trasportando al teniente coronel de Artillería D. Vicente Garcin, con 50 artilleros, cuatro cirujanos, cantidad de atrosos y batería de metralla y fusil; lo que consiguió la noche del 3 de Enero, fondeando en aquella rada, y en los días 4 y 5 ponerlo todo en la Plaza, manteniéndose fondeado hasta el día 20 á las órdenes de D. Francisco Cisneros. Después en conserva del jabeque «Andaluz» que mandaba D. Francisco Bermúdez recorrió los presidios de Alhucemas y Peñón, é incorporados al jabeque «Lebré» del mando de D. Justo Salafraña, reconoció las costas de los presidios y envió por la anseada de Tetuán para interceptar la artillería que los moros intentaban pasar por el mar al sitio de Melilla.

Convoyó de Málaga y Barcelona á Cartagena á las embarcaciones flotadas para expedición á Argel que se organizó en este último puerto. En Melilla asistió á varias operaciones de guerra y en el Peñón en conserva del jabeque «Lebré» batió las trincheras de los moros que hostilizaron á la plaza, sufriendo el fuego de bombas, granadas y fusilería. Asistió á la expedición de Argel, donde pasó á Cartagena con pliegos para la corte, y después se encargó de convoyar á nueve embarcaciones que conducían los segundos batallones de Murcia y Príncipe para Orán. Entregó el mando del jabeque «Pilar» el 20 de Noviembre del 75. El 24 de Mayo del 76 embarcó en el navío «San Dámaso» su comandante don Francisco de Borja, con el que hizo el corso sobre la isla Pantelosa, la expedición á la América Meridional, en la que mandó los destacamentos de las brigadas de artillería de todos los buques de la Escuadra y en la toma de la isla de Santa Catalina mandó una lancha armada para desembarcar la tropa. De regreso á España se incorporó en Cádiz á la Escuadra del mando del teniente general D. Luis de Córdova en la que hizo toda la campaña contra la Gran Bretaña siendo promovido á capitán de navío al hacerse la paz. En esta campaña mandó la fragata «Gartandiz», con la que asistió al bloqueo de Gibraltar y se halló en la toma de Menorca mandando el navío «Conquistador» se halló el abandono de la plaza de Orán y agregado á la Escuadra del general Borja en la conquista de las islas de San Pedro, antiocho y bloqueo de Tunes cuando la guerra con Francia, y por último, mandando el navío «San Genaro» estuvo incorporado á la Escuadra de D. Juan de Lángara con el que hizo varias salidas. Tuvo el mando de varios buques desarmados y á su cargo la carena del Real Carlos.

Debíó fallecer el año 1804, pues no se hallan noticias de este brigadier en las listas de Marina.

CAMILO RIQUER Y ZABECOS.

EXTRANJERO

LAS COLONIAS ALEMANAS

Las revelaciones que se han hecho sobre los escándalos ocurridos en las colonias alemanas apasionan grandemente los ánimos en Berlín, donde existe una poderosa corriente de opinión contraria á la política colonial.

Calculase que en los veinte años que há que posee colonias, Alemania lleva ya gastados en ellas 37 millones de libras.

Los ingresos obtenidos por la exportación de productos alemanes á las colonias han sido, en cambio, insignificantes.

Durante estos veinte años, Alemania sólo ha recuperado de dicha suma, por el expresado concepto, 15 millones de libras.

La colonia china de Kiao-Chu, en la que el Gobierno cifra mayores esperanzas, se ha trágado ya 18 millones de libras, no habiendo rendido hasta ahora si no 400.000 libras.

Durante el presente año, háse calculado que las colonias costarán 6.000.000 libras á Alemania. La exportación á las colonias en lo que va de año no excede de 2.250.000 libras, ó sea la 130 parte de la explotación total del imperio.

Las colonias del Sudoeste de África son seguramente las menos productivas de todas.

INCENDIO FORMIDABLE

El domingo estalló un formidable incendio en el edificio de la fábrica de conservas Caudahy Hermanos, cerca de Milwankeo.

El incendio, que desde luego adquirió terribles proporciones, destruyó casi todas las dependencias del colosal edificio.

Un obrero pereció entre las llamas, y muchos otros sufrieron quemaduras graves.

El inmenso local destinado á refinería del tocino, los establos, el matadero y los talleres donde se fabricaban las latas, han quedado totalmente consumados por las llamas.

El fuego empezó en las oficinas, propagándose desde allí á las ciudades dependencias.

La fábrica estaba asegurada en 120.000 libras.

Los daños calculáense hasta ahora en más de 80.000 libras.

La destrucción de la fábrica Caudahy Hermanos no perjudicará en nada, sin embargo, á la exportación de carne en latas.

Los demás fabricantes han declarado que pueden servir ellos solos todos los pedidos.

A propósito de esto, el Journal of Commerce dice que la exportación de la carne en latas con-

tina bajando, con motivo de los recientes escándalos. El Gobierno ha enviado telegramas a los cónsules, recomendándoles tranquilidad a los extranjeros, alarmados por las revelaciones de los periódicos.

LA EMPERATRIZ DE RUSIA

La Emperatriz de Rusia continúa en Copenhague bastante molesta con su ataque de lumbago. La Reina Alejandra no se aparta un instante del lado de la augusta enferma. Los Soberanos daneses hacen frecuentes visitas a la Emperatriz.

UN MOTIN A BORDO

Comunican desde Palermo que ayer ocurrió una sangrienta colisión entre dos mil emigrantes que llevaban a bordo el buque inglés «Greice» y la tripulación de éste. Los emigrantes reclamaban contra la mala alimentación, y furiosos al no ser atendidos intentaron arrojar al agua a los marineros del barco.

FALLERES EN MARSELLA

El Consejo federal de Bouches-des-Rhône organizó ayer una recepción en honor de los marinos extranjeros. Los oficiales del «Casos V» han sido invitados, asistiendo a ella. Después de cambiarse mutuos saludos y de unas palabras cordiales del vicepresidente del Consejo, un oficial del «Carlos V» alzó su copa en honor de Francia, siempre próspera, haciendo idénticos votos por Inglaterra e Italia.

LA SITUACIÓN EN RUSIA

En Varsovia ha sido muerto de un tiro de revolver el general Derlospersky, miembro del Consejo de Guerra. El atentado se realizó cuando el general paseaba en coche. De San Petersburgo telegrafían que cerca de Petarhof ha sido detenido un importante revolucionario que iba disfrazado de oficial del ejército ruso.

LOS NAUFRAGOS DEL «SYRIO»

Recompensas otorgadas a los salvadores

El Consejo Superior de la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, después de estudiado con la detención debida el expediente instruido, ha acordado conceder las siguientes recompensas a los salvadores: 1.º A Vicente Bahigues, patrón del pailebot «Joven Miguel», la medalla de oro de premio, pues al atracar su buque al «Syrio», que de hundirse por completo, como se creía, lo hubiera arrastrado hasta el fondo, realizó un acto de abnegación y heroicidad insuperable; además exponiendo su vida en toda la duración de las maniobras, logró salvar hasta cuatrocientos naufragos. A los cuatro tripulantes del «Joven Miguel» se les donan 200 pesetas.

2.º A Agustín Antolín Alabau, patrón del laúd «Vicenta Lacomba», que salvó ciento treinta y dos personas, medalla de plata, y a sus seis tripulantes, 240 pesetas.

3.º A José Salas Martínez (a) los Potros, patrón del laúd «Cristo», que salvó setenta y seis, medalla de plata y 50 pesetas, y a sus dos tripulantes, 80.

4.º A Bautista Bahigues, patrón del laúd «Joven Vicente», que salvó catorce naufragos, medalla de bronce, y a sus dos tripulantes, 30 pesetas.

5.º A José Valero Martínez, patrón del laúd «San José», que salvó veinte, medalla de bronce y 25 pesetas; a sus tres tripulantes, 45.

6.º A Pedro Llorca, patrón del laúd «Nuestra Señora de los Angeles», que salvó quince, medalla de bronce y 25 pesetas, y a sus dos tripulantes, 30.

7.º A Manuel Fuga, patrón del laúd «Pepe y Hermano», que salvó veinticinco, medalla de bronce y 25 pesetas, y a sus cuatro tripulantes, 60.

8.º A José Rusó, patrón del laúd «Francisca», que salvó siete, medalla de bronce y 25 pesetas y a sus tres tripulantes, 45.

9.º A Ramón Parodés, patrón del laúd «San Pedro», que salvó quince, medalla de bronce y 25 pesetas y a sus siete tripulantes, 105.

Respecto al patrón del bote salvavidas de la estación de Cabo de Palos, resulta: que en

el momento de ocurrir el naufragio del «Syrio», acudió a la caza llamada a la brigada para tripular el bote; pero como los de aquella se hallaban todos de pesca, aprovechando el hermoso tiempo que hacía, no pudo acudir ninguno; que entonces el patrón bajó a la playa con el asta y bandera de la Sociedad, y hallando aún en ella al laúd «San José», con su patrón y tres marineros, arboló la bandera en su popa, y con dicho laúd salvaron veinte naufragos del vapor perdido.

Débase advertir que las tripulaciones asignadas a los botes salvavidas no disfrutaban sueldo alguno, sino únicamente gratificaciones en los casos de afectuar ejercicios ó faenas de salvamento, por lo cual, mientras el buen tiempo lo permite, todos los tripulantes, que suelen ser pescadores, salen al mar para ganarse el sustento en dicho oficio, así como en tiempo borrascoso permanecen en tierra y se hallan dispuestos a acudir al llamamiento de la estación y tripular el bote insumergible cuando ocurre un naufragio y cuando no más que esta clase de embarcaciones son capaces de prestar socorro.

Lo mismo que en España ocurre en Francia, Alemania, Italia y en todas las Sociedades de Salvamento, incluso Inglaterra. Ninguna es lo bastante rica para mantener a sueldo fijo, ya los mil tripulantes que España tiene asignados a sus botes, ó los diez mil que tripulan los botes de las estaciones inglesas.

La conducta, pues, del patrón de la estación de Cabo de Palos está justificada, y el Consejo Superior ha premiado con medalla de bronce y 25 pesetas su iniciativa y el haber coadyuvado personalmente al salvamento, si no en el bote insumergible (al que el buen tiempo reiaante privaba de su tripulación), en un laúd que llevó en su popa arbolada la bandera de la Sociedad.

Los premios y sus diplomas serán entregados con la solemnidad de costumbre.

EL GENERAL BARGES

A las once de la mañana de hoy se ha verificado el sepelio del cadáver del teniente general D. Enrique Bargas y Pombó, fallecido ayer á consecuencia de un cáncer en el estómago.

Era el finado un pundonoso y bizarro militar, procedente del arma de Infantería, y se había distinguido en varias funciones de guerra, en algunas de las cuales resultó herido.

Contaba sesenta y cuatro años de edad y diecinueve de generalato, figurando en la escala de tenientes generales con el número 3.

Ha sido capitán general de Aragón, Canarias y Cataluña, y desempeñaba actualmente la dirección de la Cría caballar.

El fallecimiento del general Bargas ha producido general sentimiento, á causa de las relevantes dotes que le adornaban.

Su entierro ha sido una sentidísima manifestación de duelo.

El Laboratorio biológico marino de Baleares

A la iniciativa de un hombre de ciencia va á deberse una obra importantísima. Nos referimos á la creación de un Laboratorio biológico marino en Baleares, proyectado por un hombre de ciencia, querido amigo nuestro, D. Oñón de Buen.

No data de ahora esa idea magna de quien se quemó las cejas en importantes estudios. La solidez de una obra está en relación directa con los grados de cuidadoso examen y atenta labor.

La gestión de una idea trascendental y su desarrollo requieren actividad y tiempo. Muchos años de estudios personales en Mallorca; excursiones internacionales numerosas con sabios de todos los países del mundo, á quienes llevó nuestro compatriota á las islas Baleares; dos veranos enteros de campaña dedicada á sondos y dragados con el vapor «Roland», del Laboratorio de Banyuls, anexo á la Sorbona de París; vistas anuales durante quince años seguidos al mentado Laboratorio; reunión extraordinaria, que se celebró en Palma, de la prestigiosa Sociedad Zoológica de Francia, bajo la presidencia de Oñón de Buen, etc., etc. He ahí los preliminares, la preparación concienzuda del proyecto de referencia.

La acción oficial no fué menos activa y fecunda.

temperancia. Acabo de salvaros la vida bien á pesar mío, porque esta es mi obligación; pero ahora adiós, señor Bones.

—¡Yo no me llamo así! interrumpió el Capitán.

—Lo mismo me da, contestó tranquilamente el doctor; Bones es el nombre de un pirata que vale tanto como vos, y no oree ni á uno ni á otro llamándose con el mismo nombre. Solo tengo que decirles que un vaso de ron no os matará; pero si tomáis uno, quedaréis otro, y otro, y otro, y entonces sois hombre muerto... Muerto, lo sé; é ireis ya sabéis dónde: como el de la Biblia. Vamos, vamos: haced un esfuerzo para levantaros y subir á la cama, que yo os ayudaré.

Sostenido por el doctor y por mí, el Capitán consiguió subir la escalera y la oostamos en la cama; pero apenas su cabeza tocó la almohada; cuando perdió el conocimiento.

—Repítale, en mi nombre, que si vuelve á beber es hombre perdido.

Y le dije para ir al lado de mi padre.

—Esto no será nada, me dijo cuando salimos de la alcoba, y como le he sacado mucha sangre, estará tranquilo en la cama más de ocho días. Pero si le repite el ataque, no sale de él, lo aseguro.

Varias conferencias dadas en el Ateneo de Madrid este año, con proyecciones eléctricas y animales marinos vivos, produjeron gran efecto, hasta el punto de merecer caluroso aplauso de la Sociedad Española de Historia Natural.

A propuesta de la Dirección del Museo de Ciencias Naturales, el ministerio de Instrucción pública dió al Sr. De Buen las gracias de Real orden por aquellas conferencias.

Efecto de esos trabajos fué el nombramiento de la comisión organizadora del Laboratorio Biológico marino de Baleares, compuesta del iniciador y el doctor Fuset, catedrático del Instituto de Palma; cuya comisión ha dado excelente fe de vida, como puede comprobarse por los trabajos realizados. En primer lugar obtuvo subvenciones del Ayuntamiento de Palma y de la Diputación de Baleares, con las cuales ha alquilado un espléndido edificio, admirablemente situado en la bahía de Palma, junto á la ciudad.

La Memoria oficial redactada por dicha comisión es un trabajo notabilísimo que ha merecido la aprobación del Museo de Ciencias Naturales y ha sido aceptada por el ministro. En ella se establecen las siguientes conclusiones:

1.º El Laboratorio biológico marino de Baleares debe establecerse en la bahía de Palma.

2.º Deberá estar abierto todo el año á los naturalistas de todos los países que deseen investigar en él.

3.º Puede hacer el servicio de animales vivos para las cátedras y laboratorios de Madrid, Barcelona, Valencia y Zaragoza.

4.º Admitirá é instruirá á los estudiantes pensionados por el Estado ó las corporaciones.

5.º Será centro de investigaciones oceanográficas y de experiencias para el cultivo de los animales marinos útiles.

Otras conclusiones contiene la importante Memoria, que no detallamos por ser de puro carácter administrativo.

En marcha el proyecto y reconocida su trascendental importancia, falta que se realice, y para esto se necesita el concurso de todos: del Estado y de los Ayuntamientos de Palma de Mallorca y Barcelona, de las Diputaciones provinciales respectivas y de la opinión pública soberana.

La prensa de Barcelona pide al Ayuntamiento de aquella ciudad que subvencione al Laboratorio biológico marino de las Baleares, fundándose en lo siguiente:

1.º Porque el Laboratorio en cuestión hará el principal servicio á la Universidad de Barcelona y á las corporaciones científicas barcelonesas.

2.º Porque está dedicado el estudio de la zona mediterránea de este distrito universitario, al cual pertenecen las Baleares.

3.º Porque el ayuntamiento aprobó y publicó en 1893 una memoria sobre organización de Museos y enseñanza de Ciencias naturales, firmada por los Sres. Tremols, Luano, Thos y Oñón de Buen, conde de Oñón de Buen, R. Puig y Valls, marqués de Comillas, Mir y Navarro, Florentino Jimeno, marqués de Mariano, doctor Almerá y Ricart Giralt.

4.º El Laboratorio biológico marino de Baleares puede prestar grandes servicios á la Junta autónoma de Ciencias Naturales de esta ciudad, á la cual pertenece el iniciador.

5.º Como el Laboratorio tendrá viveros, las industrias pesqueras de por acá podrán aprovechar sus experiencias.

Hay otras consideraciones muy atendibles para inclinar á aquella corporación municipal en el sentido indicado. Barcelona, siendo concejal Oñón de Buen, concedió 30.000 pesetas al Observatorio Fabra y una fuerte subvención al barco-escuela de comercio proyectado por Güell.

Bien merece ese hombre de ciencia, si quien sea por los servicios prestados á la ciudad, que ésta le ayude en sus trabajos científicos y en su trascendental iniciativa, cuya importancia prestigiosa palabras del prestigioso naturalista de la expedición antártica del «Bélgica», Mr. Racovitz, subdirector del Laboratorio de Banyuls:

«Me alegro las buenas noticias respecto al Laboratorio de Baleares. Ya he anunciado á los amigos de Francia y del extranjero la realización próxima de esos proyectos. Todo el mundo se regocija y promete aprovechar tan buena suerte.»

Al Laboratorio vendrán, pues, los más insignes biólogos del mundo; será un honor para España, necesitada, hoy más que nunca, de esas confraternidades que analtean y colocan á una nación al nivel de los pueblos cultos.

La insurrección cubana

Aunque no con carácter oficial, dicen desde Washington que la Legación de Cuba en aquella capital ha tenido aviso oficial de que las hostilidades entre los rebeldes y las tropas del Gobierno han quedado suspendidas.

También aseguran estos informes oficiales que en la Habana se cree inmediato el restablecimiento de la paz pública en la isla.

A este resultado es casi seguro que ha contribuido la noticia de que el Gobierno federal tenía dadas las órdenes de que cinco mil marineros norteamericanos estén dispuestos para desembarcar sin pérdida de tiempo en la Habana, en caso de que las autoridades de la isla lo reclamasen.

Ayer salieron de Washington para la Habana el secretario de guerra Mr. Taft y el secretario adjunto de Estado Mr. Bacon.

El sábado celebraron una conferencia Roosevelt y Taft en Ojstorbay.

Ha declarado Mr. Taft al corresponsal del periódico londinense «Morning Post» que en cuanto llegue á Cuba, dirá á Estrada Palma y al general insurrecto Guerra que los Estados Unidos están resueltos á ejercer su autoridad.

Ha añadido Mr. Taft que si su país se ve forzado á intervenir, establecerá un Gobierno provisional y tal vez ocupe la isla.

LA GACETA

La de hoy contiene las disposiciones siguientes: Gracia y Justicia.—Reales decretos de indulto. Guerra.—Reales decretos de personal. Gobernación.—Real orden resolutoria de una consulta referente al nombramiento de secretario del Tribunal superior de exámenes para aspirantes a secretarios de Ayuntamientos.

Fomento.—Real orden confirmatoria de una multa impuesta á la Compañía del ferrocarril Central de razón por retraso de un tren. Otra disponiendo se anule á concurso la provisión de la plaza de Verificador de contadores eléctricos de la provincia de Ciudad Real.

Consejo Supremo de Guerra y Marina.—Relación de las pensiones decretadas por este Consejo durante la primera quincena del mes de Septiembre actual.

Dirección general de los Registros.—Orden resolutoria de un recurso gubernativo interpuesto por el Notario D. Enrique Buñil, contra la negativa del Registrador de la propiedad de Igualada á inscribir una escritura de venta.

Dirección general de Prisiones.—Convocando á los funcionarios del Cuerpo de prisiones que deseen adquirir la enseñanza de Antropometría judicial.

Dirección de Hidrografía.—Aviso á los navegantes. Dirección general de Contribuciones, Impuestos y Rentas.—Rectificación á los estados de repartimiento entre las provincias de los cupos de la contribución territorial y urbana, publicados en la Gaceta de 16 del actual.

Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Citando á D. Magín de Castro y D. Bruno Cuesta para el reintegro de pesos.

Gobernación.—Real orden comunicada fijando el tipo para la tasación de los telegramas internacionales.

Universidad Central.—Propuestas formuladas por ese rectorado para la provisión de escuelas en virtud de concurso de ascenso.

CUENTO

QUE PENEN LAS PICARONAS

Pigmaleón, enamorado de su estatua no puede dar idea exacta de los arrobamientos que sentía ante el espejo, contemplando su figura, «Don Pene», protagonista de este cuento.

Presumía de ser buen mozo, en lo cual no iba equivocado, y si desde niño los exagerados elogios de su madre, para la que no había otro más guapo, empezaron á trastornar su juicio, predisponiéndole á su propio endiosamiento, mas tarde, ya en camino de la adolescencia le envaseó no poco su mismo testimonio, y cuando llegó á ser hombre no hubo en toda Andalucía quien le ganara á ser fátuo y como sucede generalmente en estos casos el fátuo se convirtió en un rematadamente tonto.

Podía aplicarse la conocida frase de que se hubiera hecho un gran negocio comprándole por lo que en realidad valía su infima persona moral, y vendiéndole por lo que el muy necio creía valer por su corpulencia, su mostacho y sus patillas á la antigua mareana.

Peinando éstas con más cuidado que una buena moza sus trenchas, deleitábase ante el espejo, suponiendo que no había otro ni

en Málaga, ni en cien leguas á la redonda que tuviera su empaque.

En estos momentos de entusiasmo no podía contenerse y llamaba á su madre dando gritos como un chiquillo; de tal modo la necesidad le dominaba.

Y una vez en su presencia, decía con un tono que hubiera hecho reír á un asno.

—¿Pero ha visto usted, madre, que hijo más rebeuemozo tiene usted?

—Es verdad, hijo de mi alma; no hay en esta tierra otro que te iguale. Pero no tardarás en casarte y me quedaré sola. Serás de la afortunada que la suerte te toque.

—¿Yo casarme? De ningún modo. Que ras bien las picaronas.

Seguía con el más exquisito cuidado las prójimas atenciones de su complacido tocado, pues se rizaba y perfumaba el cabello y las patillas como una dama, el rostro y las manos, probábase no pocas corbatas antes de decidir su elección y lo mismo hacía con las botanaduras que se proponía lucir sobre la bien planchada pechera para que las filigranas de aquellos preciosos esmaltes que entonces se estilaban le dieran realce.

Mientras llevaba á cabo estas operaciones refería á su madre que le escuchaba embobada, deteniéndose el mentecato en los más minuciosos detalles como una muchacha presumida y coqueta, que en la calle ó en el paseo, las mujeres se le quedaban mirando con muestras de admiración y deseo, que algunas atrevíanse á sonreírle con cierto modo sugestivo, y que no pocas rompieron con las reservas y circunspecciones del recato que el sexo les impone iban aún más lejos en el enamoramiento que las inspiraba, pues la dirigían apasionados requiebros.

—¿Y tú hijo mío? ¿No te comueves?

—Yo, impassible, indiferente. Que penen las picaronas.

Suocedió que estas vanas jactancias no tardaron en ser del dominio público por indiscreciones de los criados, celebrándose la ocurrencia con bromas y carcajadas en los mentideros y tertulias de aquella época.

No necesitó más el joven para que le bautizaran y rebautizaran con el sobrenombre de «Don Pene», que llevó mucho durante tiempo, sirviendo para que las gentes le chulesen y se divirtiesen á su costa.

Las mujeres advertidas de su manía, lejos de mirarle con admiración y complacencia reíanse en sus barbas, no sin que las más descaradas y atrevidas dejaran de soltarle alguna puya tan graciosa como mortificante.

Algunas con verdadera sandunga maligna al verle sacaban el pañuelo fingiendo que lloraba, y al aplicárselo á los ojos exclamaba en falso como se hace aquí en el Carnaval.

—«Don Pene», no me desaire usted, por Dios. Compáñese de esta desventurada que está loca de amor por sus pedazos.

Otras al pasar por su lado fingían un bando suspiro.

—¡Ay! lo que se pierde la hija de mi madre, ézo amaban.

Los chiquillos de la turba multa eran peores. Le comueaban repiqueteándole el mote como campana echada al vuelo en la festividad del Corpus.

—«Don Pene», decíanle; ahí va «Don Pene»; que penes «Don Pene».

Burias acompañadas de tal ó cual piedra cervera, que al llegar á la alcoba del cuñado producía su consiguiente desolabradura.

Y así llegó á tener la cabeza con tantas señales y trasquilones que parecía un mapa mundi.

Rara vez se defendía el desdichado. Cuando no podía aguardar más, la sarta de dísticos, al oír que le llamaban «Don Pene», contestaba con voz destemplada.

—Que penes la muy picara de tu madre.

Y soltaba redonda la palabra clásica que sin venturas honores y cuantas tantas voces encuentra el lector en las inmortales páginas de Quijote.

Murió su madre, querida, solo, arrojó su hacienda, desahuciada y mal truchó por causa de su chifladura; pues cuando iba á cobrar los alquileres de sus modestas fincas no le pagaban, y lejos de darle buenas razones los merosos, se insolentaban al extremo de decirle al fijarse en su mala cara que penes «Don Pene» —y aburrido y cansado, pesados y preocupado por causa de las canas que ya planteaban su caballera y sus enormes patillas se hizo más cauto y ya pensó en que las picaronas habían penado bastante y que era hora de que á él le sacaran de pena.

Trabaja y no poco le costó encontrar novia. El amor propio de las más sublevaras ante la idea de cargar con quien era el hazmerreír de las gentes. Equivalía á aceptar el

mundo se moría de fiebre amarilla; en que la tierra se elevaba en forma de olas á causa de los temblores de tierra... y dime ¿tu doctor ha visto algo que se le parezca? Pues bien; gracias al ron, me he visto sano y salvado. El ron es mi pan, mi vino, mi país, mi amigo, mi todo. Y ahora que me veo desahogado como un barco en la tempestad, ¿quieres privarme del ron? Es lo mismo que asesinarme, Jim, ¿no lo comprendes? ¡Mi sangre caerá sobre tu cabeza y sobre la de esa vaca marina de doctor!

Y continuó con un rosario de juramentos y blasfemias.

Después añadió con tono doliente: —Mira, Jim, cómo tiemblan mis dedos si no he bebido ni una gota de ron en todo el día. Ese doctor es un idiota, créame, te lo aseguro; y si no me das una copa de ron me volveré loco, no hay duda... ya empieza á tener alocuciones... aabo de ver al viaje Flint detrás de tí... le he visto como te vas á tí... además, ese condenado doctor me ha dicho que un vaso de ron no me haría daño... Mira, Jim, te daré una guinea de oro por ese vaso... vamos, hazme ese favor.

Y cada vez el Capitán gritaba con más fuerza.

En medio de todo tenía razón, puesto que el doctor había dicho que un solo vaso de

Folleto del DIARIO DE LA MARINA

LA ISLA DEL TESORO

POR R. L. STEVENSON

Creímos, como era natural, que el Capitán había sido herido, y no sabíamos qué hacer. Procuré hacerle beber un poco de ron; pero sus dientes estaban tan apretados que me fué imposible hacerle pasar ni una sola gota.

Pero nuestra alegría fué grande cuando vimos llegar al doctor Livesey, que venía á hacer su visita cotidiana á mi padre.

—Doctor, ¿qué hacer? ¿En dónde está herido? decía mi madre.

—¡Herido!... ¡qué locura! Tan herido como yo, respondió el doctor; podéis estar tranquilos. Esto no es más que un buen ataque de apoplejía, como se lo tenía pronosticado. Idos señora Hawkins, al lado de vuestro marido, y no le digáis nada. Vamos pues, continuó el doctor, á volver á la vida

á este interesante personaje... Jim, tráeme un cubo.

Cuando entré con el cubo, el doctor había desgarrado la manga de la camisa del Capitán y descubierta su brazo musculoso, cubierto de diferentes tatuajes, que decían: «¡Buena suerte!» «¡Buen viento!» «¡El capricho de Billy Bones!», y en la espalda una linda horca, perfectamente dibujada.

—¡El horóscopo del individuo! dijo el doctor designando el patíbulo con la punta de la lanceta. Y ahora, señor Billy Bones púste que es este vuestro nombre, vamos á ver el color de vuestra sangre. Jim, me dije el doctor ¿tienes miedo de ver correr la sangre?

—No, señor, le respondí.

—Pues bien, sostén el cubo mientras yo abro la vena.

ACADEMIA PERONA BUENDIA

Los profesores son Jefes y Oficiales de Ejército con muchos años de práctica en la enseñanza. Entre los aprobados en años anteriores, figuran el Sr. Montoro, que obtuvo el número uno en Ingenieros, y el Sr. Casado en la primera carrera militar, preparado en esta Academia en pocos meses. **Honorarios:** Hijos de paisano, 45 pesetas mes; Idem de militar, 35 id. Id. Huérfanos guerra ó individuos de tropa, 25 id. Id. Internos: 125 pesetas más por comida abundante y buena, lavado y planchado de ropa y todo servicio de alcoba y comedor. Reglamenta gratis. Matrícula de 10 á 1.

Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico
El día 17 de Agosto saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Góruña, el vapor **Alfonso XIII** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é Isla de Santo Domingo.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico
El día 26 de Agosto saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Manuel Calvo** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é Isla de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia
El día 11 de Agosto saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Montevideo** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Savanilla, 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, Guayana, Coro y Cumana con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas
Saldrá de Liverpool y el día 18 de Agosto de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isla de Luzón** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires
El día 3 de Agosto saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor **León** 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. L. Villaverde** directamente para Tanger, Casablanca, Mazagan, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo
El día 26 de Agosto saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagan y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger
Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles, y viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

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

Avisos importantes.—Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas de 14 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 muestreos que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos desean hacer los exportadores.

COMPANIA ANONIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIM, 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 hacen toda clase de trabajos mecánicos, tales como construcción y reparación de máquinas, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse á la Dirección Gerencial—Montabán, 3, Madrid

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

Mucho nos gastamos

y por lo tanto nos queda poco para emplear dineros en cosas extraordinarias. Sin embargo hay mucho que para presentarnos bien en este mundo no podemos carecer. Pero de donde tomar el dinero para comprar estos artículos caros (cuya mayoría viene del Extranjero) al contado?

En Alemania confían á los Españoles

Una casa servidora suscrita al pie le sirve á precios originales de Fábrica, bajo toda discreción y pagadero á plazos que usted indicará, puestos en su casa sin que tenga usted el gasto alguno. Trajes completos de Señora y aballero, impermeables, relojes para bolsillo y casa, toda la joyería moderna, muebles y adornos de toda clase para casa, bicicletas, motocicletas, máquinas para retratar, jemeles y millares artículos más. Escriba usted á la

EMPRESA ALEMANA EXPORTADORA ARNOLD FEUER
Berlín S. W. 48., Friedrichstrasse 27

mandando sus señas exactas y un sello de correos de una peseta suelto (sin pegar) y á vuelta de correo recibirá usted el catálogo grande con dibujos y precios.

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 fueos, 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 MECANICOS 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.

Garreras militares

PRECIADOS: 29 (HAY ASCENSOR)

Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena, Muralla del Mar, 65, 1.

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

Estado 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 é instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905. 500 pá. mas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.

Rodríguez Marín (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. 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, 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 cerrado, 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 VOLUMINOSOS TOMOS

Contiene

- 1. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 2. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 3. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 4. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 5. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 6. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 7. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 8. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 9. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.
- 10. **EL ÚNICO** que da por sus tres tomos de España, Portugal, Filipinas y Estados Hispánicos.

Precio 25 Ptas.

ES EL ÚNICO DE ESPAÑA

ES EL ÚNICO QUE CONVIERTE AL ANUNCIANTE

EN UNO DE LOS EN TODO EL MUNDO

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MADRILLA 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 BURDEOS

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

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

Perfumería GAL
Arenal, 2

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION. BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

Madrid:	Un mes.....	1,50 pesetas
	Trimestre.....	4,50
	Semes re.....	9
	Un año.....	18
Provincia:	Trimestre.....	3
	Semestre.....	10
	Un año.....	20
Unión Postal:	Un año.....	60
Asia y America:	Un año.....	70

Anuncios: Cuarta plana, precios convencionales; reclamos 30 céntimos, noticias una peseta.