

# DIARIO DE LA MARINA

Sexta época.—Año XXXIII

Sábado 11 de Mayo de 1901

Número 61

## POCO MARINO

En el ministerio de Marina reina la calma chicha más completa; ni la tan temida por la navegación de vela en el Cuadrado de las Almas puede compararsele.

Llegó a su departamento el ministro con un programa espeluznante que puso en conmoción a toda la Armada; la prensa marinífera lo recibió con júbilo y le aplaudió el cierre de las escuelas.

Una vez realizada esta hazaña, se impuso el descanso mental y las menos molestias posibles.

Pero a pesar de ello, se dictan de tiempo en tiempo disposiciones, al parecer de menor cuantía, que por su carácter entrañan importancia, revelando tendencia equívoca e inoportuna.

Cuando se trata de estrechar los lazos de las dos Marinas mercante y de guerra y los mismos interesados piden que su gestión se amplíe y unifique en el ministerio de Marina con una autonomía e independencia razonable, es cuando se ocurre despedir a dos docenas de pilotos que prestaban servicios en las Comandancias y distritos marítimos, molestando así el amor propio de la Marina mercante y renovando su animosidad contra la militar en el momento mismo en que se suavizaban las diferencias.

Y por si esto no fuera bastante, al ascender a los oficiales de la reserva de Infantería de Marina, se les declara con derecho a ser colocados en aquellos destinos, propios tan sólo para navegantes y para los que dichos oficiales carecen de aptitud.

Estas incongruencias acusan falta de pensamiento preconcebido para imprimir determinada dirección a las relaciones de las Marinas militar y mercante, y dañan el propósito de mantener su unión.

Ahora, si lo que se propone el ministro es agrandar las distancias y contribuir de este modo a su separación, estamos en el deber de poner tal conducta de manifiesto, y hacer ver a la Marina mercante que, no es la Armada, sino el ministro civil que la dirige, el responsable de esas medidas vejatorias y deprimidas, que nunca se le ocurrió dictar a ninguno de los ministros marinos, quienes, por el contrario, tuvieron siempre por norma premiar con destinos sedentarios de la Armada, adecuados a su profesión, a los capitanes y pilotos, como descanso de su larga y accidentada vida de mar. Toda la legislación de la Marina de guerra, en este concepto, desde hace más de medio siglo, está inspirada en tan loable sentido.

Además, dentro de la conveniencia táctica y estratégica de la guerra naval en la actualidad, todas las potencias marítimas se están apresurando a crear la Reserva naval con la base de la Marina mercante, a cuyos buques rápidos se les exigen ciertas condiciones para poderlos armar como cruceros auxiliares en oportuno momento, estrechándose las relaciones entre las dos Marinas, no sólo por la similitud de profesión, sino también por la de servicios militares en tiempo de guerra; por tanto, el segregarse ahora un número insignificante de individuos de la Marina mercante del servicio de la Armada, que en ella representaban el lazo de unión, con gasto imperceptible para el presupuesto, nos parece, si no es mal intencionado, poco político y poco marino.

## GUERRA EN EL SUR DE AFRICA

### Cañones capturados.

Desde los últimos despachos han sido muertos 11 boers, 78 hechos prisioneros, y se han rendido 31. Se han cogido un cañón de 12, uno de 9, un Maxim y 3.200 cartuchos. Así dice lord Kitchener.

### Plumer.

El mayor Vials, oficial sud-australiano de las tropas de Plumer, salió días atrás de Orange-fabrikken con una pequeña fuerza en persecución de Pretorius y Viljoen. Alcanzó al enemigo en Waterval North, capturando a 27 boers, 30 vagones y 1.000 reses.

## ALEMANIA

### Defensa de costas y puertos

La configuración especial de las costas alemanas coloca al imperio germanico en excelentes condiciones bajo el punto de vista de su defensa.

Todos sus puertos comerciales, Bremen, Hamburgo, Lübeck, Rostock, Stettin, Dantzig, Königsberg, etc., están situados en ríos y demasía de tierra adentro para estar al abrigo de un bombardeo por sorpresa. Para llegar a ellos sería menester forzar pasos difficilísimos.

Los dos puertos militares, Wilhelmshaven y Kiel, situados en el fondo de golfos de una longitud de 25 y 15 kilómetros, están igualmente muy bien protegidos.

Las costas del mar del Norte son bajas e inabundables a los buques grandes, y por otra parte sirven de límite desde la desembocadura del Elba a la del Eider, una de las regiones más pobres de Alemania y menos adecuada para las operaciones militares.

La profundidad del Báltico es relativamente mayor, variando de 16 a 230 metros; pero no alcanza más de 80 en las costas de Prusia, 30 en las de Schleswig-Holstein; 130 enfrente de Dantzig.

Las costas alemanas están allí cortadas por numerosas rocas y por una especie de lagunas llamadas «chaffs».

Por todo lo expuesto se comprende que, para librarse de una flota enemiga de gran calado, Alemania no necesita tener una escuadra de combate; basterá torpedos fijos y móviles, algunas fortificaciones y baterías a la entrada de los puertos, torpederos y cañoneros le bastan y se puede admitir que al presente ha provisto completamente a las necesidades de la defensa.

El canal Norte Ostsee tiene para la escuadra

de gran importancia considerable, porque le permite cambiar su frente al abrigo del enemigo y aun a sus espaldas.

La apertura de la nueva vía ha creado sin embargo obligaciones suplementarias a la defensa, porque es de gran interés sustraer la salida de una sorpresa e impedir las tentativas que tuviesen por objeto hacer impracticable el canal. Todas las precauciones necesarias se han adoptado al efecto.

Por lo demás, independientemente de la defensa marítima propiamente dicha, las costas alemanas están fortificadas con cuidado. Hay que advertir, sin embargo, que ninguno de los puertos del imperio constituye una plaza fuerte comparable a las de cualquier otra potencia europea.

Se ha hablado mucho de la construcción alrededor de Kiel de fortificaciones en anfitracto, que constituyen un verdadero campo atrincherado. Se han estudiado diversos planos y se han escogido los emplazamientos; pero hasta ahora no están en vías de ejecución.—X.

## NAUFRAGIO

El «Tantallon Castle», según telegrama de los agentes del Lloyd en la ciudad del Cabo, tocó en un bajo de piedra, quedando encallado y haciendo mucha agua. Los remolcadores «Fuller» y «Alert» procuraron sacarlo a la hora de la marea, pero fué imposible. Se conceptúa perdido. Los pasajeros, equipaje y correspondencia pudieron ser conducidos a tierra sin accidentes.

## DESDE FERROL

### AL DIRECTOR DEL «DIARIO DE LA MARINA»

Mi querido Pedro: Aquí nos tienes aguardando a la comisión constituida por un general de Ingenieros y un jefe de contabilidad que vienen con toda urgencia, según la Real orden de 18 de Abril, a ESTUDIAR con todo detenimiento el tiempo que será necesario para la terminación de los buques en construcción en los Arsenales, así como DE LOS CRÉDITOS NECESARIOS (van dos necesarios) para su completa habilitación (textual), de lo que resultan tres on en otras tantas líneas, digo yo.

Redacción es esta (otrón) que envidiaría el sereno de mi calle.

Eso de estudiar... vale y viste mucho. Y voy al grano, para que no se encoche con tanto desgrasador.

Después de hacer debida salvedad de las dignas y competentes personas que, para su desdicha, forman la comisión, paso a comunicarte algo de lo que se dice en este departamento.

Verás qué cosas más sabrosas. Es, en verdad, de lo más extravagante mandar en peregrinación a dos respetables sujetos para estudiar (?) el tiempo y dinero que hacen falta para terminar los buques en construcción, como si los arsenales estuviesen enclavados en la Nueva Zelanda ó en la Patagonia, y como si no hubiese en ellos quien pudiese contestar esas preguntas que la Real orden clasifica ridículamente de estudios.

El bueno del duque no alcanzó que sin moverse de su despacho, ni dar carácter andariego y gravoso a la Comisión pudo saber mucho más pronto y económicamente lo que los comisionados le dirán después de mes y medio de inútil correteo, al que servirá de contera la técnica y sabiduría Memoria.

Con haber ordenado a la Intendencia, Dirección del material e Inspecciones de Ingenieros y Artillería lo que ordenó a los comisionados, todo lo habría averiguado Veragua en un plazo no mayor de cuarenta y ocho horas.

Pero, aun no siendo así, ¿podrá admitirse lógicamente que esos señores comisionados, en media docena de días que a lo sumo permanecerán en cada localidad, van, acaso, a poder dar al Gobierno mejores y más amplias respuestas e informes que los que puedan suministrar los funcionarios que prestan continuamente sus servicios en los arsenales y departamentos? ¿Es que duda el duque de la lealtad de los capitanes generales, cuando les manda dos investigadores para que le informen de lo que aquéllos pudieron y debieron informarle, sin la mortificación y aún el vilipendio que supone la desconianza de que ahora se le hace objeto?

¿Qué novedades va a descubrir en los arsenales el entendido general inquisidor, cuando hasta hace poco tiempo estuvo prestando servicio en uno de aquellos?

¿No pudo este técnico decir al prócer y ganadero, sin necesidad de salir de Madrid, lo mismo que habrá de decirle al regreso de su expedición?

¿Es por ventura presumible que el sub-inspector de construcciones (hoy comisionado) no conozca en todo momento el estado de aquéllas?

¿Cabe en cabeza humana que el secretario de la Intendencia y de la Ordenación de Pagos tenga necesidad de moverse de su despacho para conocer los créditos que son precisos para los cruceros que se construyen en la actualidad?

Y si esto es así, ¿qué mover inútilmente los huesos de los señores tantas veces aludidos, asignándoles al par un papel poco airoso?

Estas y otras preguntas se hacen aquí las gentes, las que por otro lado rinden cumplido tributo de justicia y simpatía a los dignísimos e irresponsables comisionados, que por obsequio a la subordinación y a la disciplina no les quedó otro recurso que obedecer y convertirse en instrumentos de una maniobra que deglutió sin sentir el infeliz D. Cristóbal.

Mucho se comenta que cuerpos tan respetables como el General y el de Artillería, que tanto intervienen en el armamento y habilitación de los buques que se construyen hayan sido postergados, ó mejor dicho, eliminados de la famosa comisión.

En mi concepto, dichas corporaciones deben congratularse de ese olvido, que les

libra de hacer de comparsas en la ficción que se desarrolla en los momentos actuales.

Lo que sí es de lamentar que no hubiese una, tan siquiera una, que por amor a la justicia y a la razón advirtiera al pobre Veragua del ridículo y ofensivo sainete que refrendó sin saber lo que refrendaba.

UN VIERO MARINO.

Ferrol y Mayo 8.

## CATALANISMO ANDANTE

### PAPEL... DE ESTRAZA

Gracias a una porción de concasaus, lo de Barcelona sólo ha sido una campanada, y de ello debemos felicitarnos grandemente los buenos españoles y los hombres de orden.

Los agitadores han perdido el pleito, y la credulidad pública se ha engañado una vez más, porque resulta... que no es tan fiero el león como lo pintan.

Hasta en el extranjero, donde creyeron de buena fe que Barcelona era un foco de infección revolucionaria, se llaman a engaño. ¡Qué decepción!

Un periódico parisién, *L'Aurore*, ha tomado la cosa muy a mal, y considerando a nuestros agitadores indígenas incapaces de ir a ninguna parte, advierte, para que no se relamban, que el movimiento de Barcelona estaba preparado por los revolucionarios... pero ha fracasado por... coherencia.

La paz reina... en Barcelona; pero los que querían que se quedara el *chafador*, ¿Por qué? Bien claro lo dice la *Aurore*: «Porque los republicanos españoles, inactivos, no tienen corazón, ni ideal, ni concepciones, ni programa, ni nada.»

Es nada lo expresa todo. ¡Pobres agitadores indígenas los acompaña en el sentimiento; porque eso de ponerse foscos, hacer creer a los burgueses que van a temblar las esferas y a hundirse el firmamento; sacar de sus castillas al Gobernador civil; hacer que el h. «Paz» declare en estado de guerra la segunda capital del reino, para luego, rabo entre piernas, meterse por los rincones, es hacer un papel de estraza, ó poco menos.

¿Qué dirán las naciones extranjeras? Ellas que estaban tan creídas que comenzaba otra vez la función, que íbamos a bailar aquí todos de coronilla y que no tendrían más remedio que intervenir nuestras disputas... desinteresadamente por supuesto, se encuentran inopinadamente con la sorpresa de que no hay revolución, ni en Cataluña por los cuatro costados, ni ha habido efusión sanguínea, ni siquiera un mal fusilamiento. ¡Esto es inaudito!

## Abol Imart.

### TELEGRAMAS DE LA COSTA

(DE NUESTROS CORRESPONSALES)

#### La fragata «Melpómene».

Vigo 10 (8,40 n.)

Procedente de Brest ha fundeado en este puerto la fragata francesa escuela de guardias marinas «Melpómene».

Trae a bordo 389 alumnos y 6 cañones. Permanecerá aquí hasta el día 20, en que marchará a Cádiz.

La «Melpómene», al salir de Brest, tocó en un banco de arena, quedando varada, hasta que la marca la puso nuevamente a flote.—Corresponsal.

#### Visita a la fragata «Asturias»

Ferrol 10 (6,30 t.)

Esta tarde ha visitado la fragata «Asturias» la señora condesa de Paris, acompañada del comandante general del arsenal.

Fué obsequiada a bordo con un lunch y flores.

Los aspirantes de Marina hicieron después ejercicios en tierra presenciándolos la condesa desde una embarcación que tripulaba el Príncipe Jenaro de Borbón.

La condesa ha pedido al comandante un día de asueto para los aspirantes y el indulto de los que están arrestados.—Corresponsal.

## NOTAS DEL DIA

Nombramientos diplomáticos.—Inteligencias bancarias.—La epidemia de Portugal.—Rumor infundado.—Apertura de Museos.—Contra el paludismo.—Las pedreas.—Enseñanza en las facultades.—Nuevo asilo municipal.—Concurso hipico.—Conferencias telefónicas.—Servicios municipales.—La escuela de Minas.

Hasta el lunes próximo no se firmarán los decretos nombrando los embajadores nuevos en San Petersburgo y el Quirinal.

Se insinúa que el Banco de España y la Compañía Arrendataria de Tabacos trabajan para constituir juntamente base positiva para inteligencias económicas en el porvenir.

Paréceme que se ha exagerado mucho en las noticias relativas a la epidemia de meningitis cerebro espinal que se ha presentado en Portugal.

Se ha desmentido el rumor de que hayan sido conducidos al castillo de Montjuich algunos de los detenidos en Barcelona a consecuencia de los últimos disturbios.

Con motivo de las fiestas de San Isidro, se permitirá la entrada libre en todos los Museos de Madrid hasta fin del corriente, y desde el 15 al 25 en la Armería y Caballerizas Reales.

Por la Dirección general de Sanidad se han dictado reglas acerca de las precauciones individuales que deben observarse contra el paludismo.

El alcalde de Madrid ha dictado las más terminantes y severas órdenes, en evitación de las pedreas con que los mozabatos, amenazan a diario la circulación por las afueras con tan salvajes entretenimientos.

Es posible que se reforme el plan de enseñanza en las facultades, se introduzcan importantes modificaciones, aconsejadas por el progreso científico y las necesidades modernas.

Se espera que muy pronto comenzarán las obras de construcción del nuevo Asilo municipal que ha de sustituir a los actuales de San Bernardino.

El anunciado Concurso hipico se celebrará a primeros del mes entrante en el frontón de Beti-Jai.

Han quedado restablecidas las comunicaciones telefónicas con Barcelona, y se cree que muy pronto se alzará la suspensión de garantías en aquella capital.

Se ha presentado al Ayuntamiento de Madrid una moción para que se reforme el alcantarillado, dándole condiciones de higiene, de impermeabilidad y de amplitud que permitan instalar en su interior todos los servicios municipales.

Se han publicado en la *Gaceta* los programas de matemáticas para ingreso en la Escuela de Ingenieros de Minas con arreglo al nuevo plan de estudios.

## ESPIGUEO

No estábamos equivocados al pedir al Gobierno que procediera con la debida reflexión y prudencia al reprimir los lamentables sucesos ocurridos en Barcelona, fundándonos en que, si desgraciadamente hay en aquella capital un número, por fortuna muy reducido, de gentes cuyo despegue a la patria común no pierde ocasión ninguna para manifestarse públicamente, en cambio la gran mayoría de la población, casi la totalidad, es tan española y tan amante de la unidad nacional como cualquiera otra provincia de España.

El patriotismo de los catalanes se evidenció anoche espontáneamente en el teatro de Novedades de aquella capital.

Vése en que forma da cuenta del suceso nuestro colega *El Liberal*:

«Esta noche estaba lleno el teatro de Novedades. El público era brillante.

Frégolet hizo un juego de banderas. Al mostrar la española, fué saludada con larguísima y estruendosa ovación.

La enseña de la Patria arrancó aplausos atrozmente y aclamaciones delirantes.

El público se confundió en un grito entusiástico: «¡VIVA ESPAÑA!»

¿Será justo confundir con los desalmados de quienes antes hacemos mención, y para los cuales debe ser todo el rigor de la ley, con una población que de manera tan entusiástica proclama su amor a la madre Patria?

Para nadie es un secreto los grandes perjuicios que a los intereses morales y materiales de España ocasiona el hecho verdaderamente vergonzoso de que casi todos sus negocios más importantes se estén explotando por compañías y empresas extranjeras.

Tan público y notorio es esto, que reconociéndolo así varios Gobiernos, se ha pensado en más de una ocasión en dictar una ley esgrimada a la nacionalización de los capitales extranjeros que se emplean en la explotación de la riqueza española.

La conveniencia de tal medida ha sido reconocida incluso por el actual ministro de Agricultura, que parece que estudia en los presentes momentos este asunto.

Pues véase ahora en qué forma tan ajustada a las conveniencias y a los intereses nacionales proceden los miembros del actual Gobierno:

«Ayer se verificó en la dirección de Obras Públicas la subasta del ferrocarril de Madrid a Arganda. Un apreciable colega había pedido que esta subasta se aplazara por algunos días, porque, anunciada con sólo quince días de anticipación, no podrían prepararse para acudir a ella todas las personas que estén en condiciones de hacerlo, sino tan sólo las que previamente hubieran sido advertidas.»

Verificada en estas condiciones la subasta, sólo presentaron pliegos D. Julio Biela por el valor del tipo señalado, que es el de 1.400.000 pesetas, y D. Fernando López Rivadeneyra por 1.700.000 pesetas.

Le fué concedida, como era natural, al último de los postores.

Este señor es representante en España de la Sociedad belga titulada de «Estudios de caminos de hierro e industrias en España.»

Cuando ya el vecindario de Madrid va acostumbrándose a pagar la carne con el aumento de precio ó a no comerla, que más serán los que se encuentren en este caso en el primero, nuestro excelentísimo Ayuntamiento ha creído conveniente ocuparse del elevado precio que sin razón ninguna para ello alcanza aquel artículo.

En la discusión entablada sobre este asunto, se habló de la conveniencia de establecer un mercado de ganados en las condiciones debidas, el cual facilitaría las transacciones, de la necesidad de introducir reformas en el Matadero, y de prohibir la exportación y facilitar la importación, para llegar a la concurrencia, que haría bajar el precio.

Todo esto, como verán los lectores, es altamente práctico para conseguir el abaratamiento de las carnes.

Pero nuestros concejales, que de prácticos no tienen nada, al menos cuando de favorecer al vecindario se trata, al llegar el momento de adoptar acuerdos cayeron en la cuenta de que habían transcurrido las horas reglamentarias y se levantó la sesión.

Y los carniceros continúan haciendo su negocio.

## CUENTO

### LA FUGA DEL NIDO

Periquillo recibió un día en su casa una paliza, porque fué y peló un gallo vivo en el corral, y lo soltó luego para reirse de verlo caer entre las gallinas.

No era mal intencionado el zagal; pero era irreflexivo, y para el caso era lo mismo: de cuantos animales vivían en la casa, ninguno había que no pudiera contar algo de sus suñas.

Muchas hazañas contábanse de Periquillo; pero ninguna que revelara tanta irreflexión como la de haber despojado de plumas al gallo.

La carga de palos fué en relación con lo grande de la herejía, y tanto se inspiró la madre, una vez calentado el brazo de dar laña, que el pobre sangraba por ojos y nariz, é hizo firme propósito de escaparse

apenas cesara el aluvión de golpes y puñetazos.

Había leído el zagal la historia de Bertoldo y Cacaseno, y muy animado con las aventuras de que llenóse la cabeza, y dispuesto a realizar otras tantas, escurrióse, no bien hubo vuelto el rostro la madre, por la puerta del corral, salió a carrera tendida por el campo, y soportando las fatigas del camino, perdió de vista a su aldea y se proclamó nuevo personaje de leyenda.

Andando, andando, llegó a un camino que conducía a un distante pueblo, y allí encontróse a varios muchachos que jugaban a la rayuela, echando entre las líneas trazadas en el suelo cuartos en vez de tejetos. Como los rayos del sol empocaban a venir oblicuos del horizonte, la patrulla hizo pantalla a sus ojos con la mano, y uno sorbió la nariz y arrugó la cara para inspeccionar al que venía, y otro quedó sostenido sobre el pie con que iba dando cojetadas en el juego, y el cuadro entero quedó sin movimiento hasta la llegada del nuevo personaje.

—¿Ande vas tú?—preguntó uno de los muchachos.

—Por ahí; ¿queréis que juegue a la rayuela?

—¿Juega, pero tienes que poner dinero.

—¿Dinero? Préstame tú que tienes.

—Bueno, pero no es dao, ¿eh?

Grínos compartió su capital con Periquillo, que, arremangándose el pernil, tiró con particular manejo una de las monedas, entró después en las rayas, montado en un solo pie como las grullas (por supuesto que nadie ha hablado de zapatos), y empezó a dar uñarás a la pieza para sacarla rodando del juego.

A poco, Perico pagaba, con ganancias, los cuartos que recibiera prestados, y le sobró un real, que guardóse ufano en el bolsillo. Volvió la espalda con una total ausencia de cumplidos de los muchachos, y emprendió de nuevo su camino.

De salto en cabriola topó, tras de largo andar, con un cabrero que, dispuesto a volver al pueblo, congregaba bajo la porra su ganado, y haciendo Perico para sí, dijo de tú por tú al pastor, paránjose de pronto en el camino:

—¿Qué es que mame una teta, tú?

—¿Y qué dirá mi amo si la mamas?

—Que se ha puesto mala la cabra.

—Pero con una teta llena y otra vacía, dirá que solamente ha comió por un lao.

—Descuida, que yo se las emparejaré las dos.

—Bueno, mama; pero me tienes que dar dos cuartos.

—¿Pa quién, pa tu amo?

—Pa mí; necesito comprar un cascabel.

—Toma.

Dió Perico su dinero, aproximóse a una cabra, y haciendo la del chivo, que tan pronto se cuelga de un lado como de otro, metióse el pezon en la boca y le hizo golear tibiamente la ubre aplicándole después el pulgar y los demás dedos, con lo que arrancó un fino chorro de leche que llegaba directo a su paladar.

«¡Dios, qué gíral!—exclamó después de la brega, una vez en el alto, Periquillo.

—Lo menos te has zampao una azumbre.

—Quita, ni siquiera un cuartillo. ¿Está muy lejos el pueblo?

—En traspasar aquel viso y dar luego al valle, allí.

—¿Es rico tu amo, tú?

—Claro, no ves que es suya la posá.

—¿La posá! Allí me voy; tengo curca de un rial...»

Pastor y aventurero pusieronse a la cabeza del ganado tomando la dirección del pueblo. Cuando llegaron, ya en la posada comían su arroz con bacalao algunos arrieros a la luz de un candil clavado en el muro.

Diéronle posada a Perico en la habitación contigua al corral, y lo mismo fué verse solo que hacer el recadero de su madre; aparición súbita en su cerebro, con lo cual sintió la llegada de dos que querían ser lágrimas, a sus ojos.

«Haber dejado el su casa! ¡El a quien tanto quería su madre, a pesar de las palizas! Casi no acertaba a creerlo. Echó la cabeza sobre la almohada, y a poco sintió roncar a los arrieros. Para él no había sueño aquella noche; era la primera de su vida en que se desvelaba. Uno a uno fué oyendo todos los rumores de la noche; el patear de las bestias en el corral, las patruillas que pasaban por la calle.

Salvador Rueda

# DIARIO DE LA MARINA

## CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Madrid, un mes. . . . . 1 peseta.  
Provincias, trimestre. . . . . 5 »  
Países de la Unión Postal, un año. . . . . 60 »  
Asia y América. . . . . 70 »  
Número suelto, 5 cént. — 25 ejemplares, 75 cént.

## ANUNCIOS

Cuarto plana. . . . . 0.20 pta. líneas.  
Reclamos. . . . . 0.75 » »  
Noticias. . . . . 1.25 » »

Oficinas: calle de la Libertad, 10, primero dra.

# SER Ó NO SER

## CARTA ABIERTA

Señor Director del DIARIO DE LA MARINA.  
Mi querido amigo: Con extrema complacencia leo la carta dirigida a usted por *«Otro marino también viejo»*, fechada en Cádiz el 4 de Mayo. Manifiesta en ella su conformidad con el marino que desde El Ferrol decía a usted: «La obscuridad, el ostracismo y aun la miseria, son prerrogativas de la vida de lánstima y vilipendio que arrastra la Armada. Ese es mi sentir y el de muchos de los oficiales de Marina jóvenes y viejos—jóvenes no hay ya más que los pocos alférrces de navío y unos cuantos guardias de Marina; los restantes, es decir, la mayor parte, son, cuando más, relativamente jóvenes.»

«Es que hemos estudiado, hecho navegaciones penosas y gastado la vida por la Patria, y por ella fuimos a morir sin gloria, para que los que nos enviaron nos vilipendian ahora y nos culmen—¿No es tiempo ya de que se corrija con seriedad y justicia los defectos y se establezca el respeto que merece el instituto armado más injustamente agraviado por el extravío de la opinión?»

«Si no hay escuadra y es una quimera pensar en su creación, ¿qué hacemos y para qué servimos los oficiales de Marina?»

«No ve usted bien clara la proximidad del nuevo conflicto que se cierne sobre nuestra nación? Llegará pronto, y ¿cómo nos manejeremos con el vetusto «Pelayo» y el desarmado «Carlos V» para hacer frente con nuestros pechos de granito a los buques de la nación agresora?»

«Lo he oído no lo be: ese debe ser nuestro lema, al mismo tiempo que con valor y energía defendamos nuestra hermosa historia; esa historia de gloriosos y abandonados en que han escrito gloriosas páginas Villamil, Bustamante y tantos otros recientemente, y que han querido borrar cuatro mercaderes de esta política que nos deshonra. Pero eso lo podemos hacer desde el reíro del hogar; pues nuestro puesto hemos de cederlo a esos que no miran con el coraje con que mira el *«golfo al caballo»*, para que ellos enseñen a morir mejor: esos que piden la supresión de la Marina porque no venció como no pudo vencer Don Quijote en la batalla contra los molinos de viento; esos que ven complacidos cómo manejan los ministerios todos los españoles fracasados bastante más que la Marina; esos que perdieron las colonias con las inmundidades de su administración, derrocharon 3.000 millones de pesetas y regatean hoy cuatro duros a los que voluntariamente fueron a morir al mar Caribe para defender los errores de todos los españoles.»

«Volverá a abrirse el Parlamento, tantas veces desacreditado, y ahora más que nunca, y lucirán en él sus galas oratorias los marinofobos y otros tantos recién nacidos que habrán obtenido sus actas de diputados por modo *«ejemplar»* a puñaladas, palos y tiros ó cuando más por su dinero; y de ellos vamos a esperar, no ya los marinos, sino los españoles todos, el voto noble para la creación de la escuadra que defiendá a la Patria.»

Basta ya, querido director; basta, por Dios, digo y decimos muchos, de vivir de la limosna y de la lástima quien siempre ha vivido honrado y cumpliendo con estrechas ordenanzas que amargan el ánimo cuando no se ve el camino de salvación. Si nuestra continuación y nuestra paciencia pudieran salvar a España de algún modo, gustosos daríamos nuevamente la vida y hasta la honra, que vale más que los barcos y que la vida; pero no sería así; nuestro sacrificio sería estéril, como lo ha sido recientemente, y otra vez volvieran los descuentos y las injurias por no haber vencido con el «Pelayo» y tres torpederos del año 1880 a la escuadra inglesa ó a la del Japón.

Bastante han escrito los marinos en Memorias, folletos y libros para ilustrar a la que algunos han dado en llamar opinión y que está tan lejos de ser la de los españoles. A nuestros escritos, que evidenciaban peligros y ponían de manifiesto clara y patrióticamente los medios de evitarlos, se contesta con que queremos grandes buques para dar en ellos bailes y fiestas y regalarnos a costa del Estado. ¡Valientes bailes han dado los marinos españoles en los barcos de guerra, y buen pelo han echado en ellos, con el regalo con que han vivido los que son considerados como viejos, porque tienen canas desde que cumplieron treinta años!»

Ya ve usted, querido amigo; ¿cómo seguir viviendo, cuando se dice ahora, por quien pasa por serudo, que con el mísero presupuesto que rigie podemos organizarlo todo y atender cumplidamente a nuestras actuales necesidades marítimas, y que lo que conviene es que aprendamos a navegar y procuremos adquirir prácticas de mar?»

«¿Qué conocimiento tan especial tienen algunos sobre la Marina! Mire usted que aprender a navegar los oficiales que dieron la vuelta al mundo con Villamil, y aprender a no marearse y a estar de pie en los puentes los jefes, que siendo relativamente jóvenes tienen mil días de mar efectivos!»

«¿Aprender a navegar y ejercitarse los jefes y oficiales que trajeron de Cuba aquellos siete ó ocho barquitos de 300 ó 400 toneladas con las máquinas inútiles, los cascos rotos, destruidos los aparejos y de quienes decía el almirante francés de la Martinica que sería milagro que llegasen a Cádiz, y les encargaba la telegrafía por cuenta del propio almirante la llegada a puerto!»

«Lo que nos hace falta es aprender a navegar y a disparar muchísimos tiros en breve tiempo con cañones rápidos y de buen alcance en acorazados de combate de esos que cuestan 30 millones de pesetas. Lo demás es gana de escribir por escribir algo ó por hacer partido; y es gana de escribir que no hay en España dinero para comprar ó construir los acorazados, cuando se pagan 2.000 pesetas por cada toro de los de buena firma que mueren a diario en los circuitos taurinos, matando de paso algún Cerrajillas ó un Don Tancredo.»

Y como esos acorazados dicen que son quimeras, va pareciendome que es mucho mayor quimera pensar que los marinos subsistan.»

Lo he oído no lo be, y avance con la idea.

JUAN DE ALMERIA.

## LA DEUDA DE LONDRES

Hay que confesar que los ingleses no se pararon en barras y hablan claro cuando se trata de echar millones a su deuda. Así se comprueba por lo que vamos a decir, tomándole de buen origen.

En algunos centros londinenses se ha apuntado la idea de que el Consejo del Condado debería intervenir en evitación de que el Comité

de las Escuelas de Londres sufran las consecuencias de la sentencia de Cockerton.  
No es probable que el Consejo cometa semejante descuido, pues así estando, que no lo estaría, justificada su intervención bajo el aspecto financiero, la hace absolutamente innecesaria la acción del Gobierno en lo que se refiere al bill de Educación. A pesar de esto no faltan personas que suponen inagotables los bolsillos del contribuyente, y a las cuales les importa poco que aumente el número de los impuestos.

Por este motivo es preciso protestar de esa tendencia y pedir que el Consejo no se saiga de la esfera de sus atribuciones, y cumpla sus deberes económicamente. Es inútil jugar con los números y querer ocultar el aumento de cargas, con un nivel artificialmente igual en los que lo pagan. Esto viene a ser como protestar de que se ha alterado el precio del billete en el ferrocarril, y obligar a cada pasajero a tomar dos billetes en vez de uno.

Es necesario que el público sepa que el Consejo pretende añadir dos millones al total de la deuda de Londres. En 1888 era el del Consejo de 17 millones y medio. En 1900 habiendo elevado a 28 millones; ahora será de 30, y la total de Londres, la City inclusive, alcanza hoy a la inverosímil cantidad de 46 millones y medio. Como quiera que esta deuda total ascienda, en 1899 a 32 y 3/4, es fácil ver por las cifras acaudales que el aumento se debe casi por entero a las extravagancias e interperante conducta del Consejo.

## CHINA

### La indemnización.

Los ministros de las potencias han resuelto dirigir una nota colectiva al Gobierno del Celeste Imperio, informándole de que la indemnización total se ha fijado en 450 millones de taels, y preguntándole cómo piensa satisfacerlos.

### Contestación probable.

Gréase probable que el Gobierno chino conteste a la antedicha nota que pagará los derechos de Aduanas. Las potencias accederán quizás, si en compensación se suprime el *«tiká»*, es establecimiento del pago en oro de los derechos de importación, se concede la libre navegación interior, y se hace desaparecer las trabas existentes para el del Tani y Wusing.

En lo que no están de acuerdo los ministros es en la conveniencia de que se abra todo el Imperio al comercio y a la población europea.

### Actitud de Francia.

Se cree que el grueso de las tropas francesas, unos 8.000 hombres, regresará a Francia en breve, quedando solo los marinos de Tonkin. Se dice que franceses y rusos son actualmente partidarios de la evacuación y que se proponen transferir su sección de Pekín a los chinos, resistiéndose éstos a asumir tal responsabilidad.

## TELEGRAMAS

**La Bolsa.**  
*Paris 10.*  
Después de la hora oficial han cerrado hoy: Exterior español: 73,12.  
3 por 100 francés: 101,67.  
*Londres 10.*  
Exterior español: 72,00.

**Vapor correo.**  
*Cádiz 10.*  
A las cuatro de la tarde de hoy ha fundado sin novedad en este puerto, procedente de Buenos Aires y Brasil, el vapor «San Ignacio», de la Compañía Transatlántica.

**El esposo de la princesa de Asturias en París.**  
*Paris 10.*  
El presidente de la República Sr. Loubet ha recibido a las tres de la tarde la visita del príncipe de Asturias D. Carlos de Borbón. El Príncipe, que iba acompañado del Duque de Granada, fué recibido al bajar del carruaje por el Director del Protocolo. El comandante Lamy y el general Dubois aguardaban al Príncipe en el vestíbulo y le introdujeron al salón de Embajadores, donde se encontraba el Presidente acompañado del señor Combarben, secretario general de la Presidencia.

Después de la entrevista, que duró media hora próximamente, el Príncipe fué acompañado hasta el carruaje con el mismo ceremonial observado en su llegada. A la llegada y marcha del Príncipe se han tributado a éste honores militares por una compañía del Ejército.

*Paris 10.*  
A las tres y cuarenta y cinco de la tarde el presidente de la República, acompañado del general Dubois, devolvió al Príncipe la visita. Al bajar del carruaje fué recibido por el duque de Granada, quien le condujo al salón donde se encontraba D. Carlos de Borbón. La entrevista duró unos veinte minutos, y el Sr. Loubet, antes de retirarse, solicitó ser presentado a la Princesa, con la cual conversó breves instantes.

Después de la marcha del presidente la Princesa de Asturias y su esposo salieron para dar un paseo, siendo saludados por la muchedumbre que ocupaba la calle de Rivoli.

Los Príncipes se muestran muy satisfechos por las pruebas de respeto y simpatía del vecindario parisiense.

**Rumor desmentido.**  
*Paris 10.*  
Un despacho de Constantinopla desmiente el rumor de encontrarse el Sultán gravemente enfermo.

El Soberano disfruta de la más completa salud y hoy mismo ha concedido varias audiencias.

**En el Parlamento británico.**  
*Londres 10.*  
Cámara de los Comunes.—Contestando a una interpelación del Sr. Dillon relativa a la recolección de un periódico irlandés, los Sres. Wyndham y Balfour anatematizan el artículo que califican de grosero, obscuro y sedicioso.

La Cámara acuerda, por 252 votos contra 64, pasar al orden del día.

**Presupuesto aprobado.**  
*Roma 10.*  
Recibido el 11.  
La Cámara de los diputados ha aprobado el presupuesto rectificado del actual ejercicio de 1900-1901.

El informe que acompaña al presupuesto señala, muy especialmente, el hecho de que el de este ejercicio presentará un «superavit» neto de unos veinte millones de libras, añadiendo que el estado de la Hacienda italiana mejora como en ningún otro país de Europa.

**Todavía «L'affaire».**  
*Paris 11.*  
Un periódico de Bruselas anuncia que en breve publicará el texto íntegro de la declaración prestada por el comandante Estchery ante el consul general de Francia en aquella capital, con motivo del famoso proceso contra Drayfus.

**INGLESES Y BOERS**  
Una proclama.  
*Londres 11.*  
Un despacho de Pretoria, dice que lord Kit

chener ha publicado una proclama dando cuenta de haber asumido la alta jefatura de la administración civil en los territorios del Transvaal y del Orange.

## Un discurso de Chamberlain.

*Londres 11.*  
Lord Chamberlain, ministro de Colonias, con motivo de haber sido reelegido presidente de la Asociación de liberales unionistas de Birmingham, presidió anoche la Asamblea general de la misma, pronunciando un importante discurso.

Hablando de la guerra del Transvaal dijo que era inevitable ir a ella para mantener en el África del Sur la dominación y la soberanía de Inglaterra.

«Si no hubiésemos respondido—añadió—al desafío de los boers con las armas, habríamos perdido la confianza y la fuerza moral en todas nuestras colonias y hubiéramos sido, además, la irrisión del mundo civilizado y el imperio británico se habría hundido.»

## El buque de guerra moderno

Desde principios de siglo, en que apareció el primer buque de vapor, las reformas en su construcción no han cesado un solo día; se aceptó el blindaje como medio eficaz de protección, y envidiosos del artillero de tal medio defensivo, bien pronto se propuso y consiguió hacerlo ineficaz; se fué aumentando el espesor de las placas y sus condiciones de resistencia, y a su vez la artillería duplicó la energía de sus proyectiles; llegó un momento en que se hacía casi imposible dirigir y mover verdaderas montañas de hierro, y se pensó entonces en reducir los blindajes a reducidos y fajas, y sin desmayar en la lucha, apareció el buque moderno.

Tomemos como tipo medio el «Formidable» de la Marina francesa, y examinemos ligeramente este gigante de los mares.

De 100 metros próximamente de eslora, sus costados van forrados de una faja de dos metros de ancho con planchas de hierro de 40 a 45 centímetros de espesor; un poco por debajo de la línea de flotación arranca en su interior una cubierta de acero cromado de ocho a diez centímetros de grueso, y debajo de este acaparrado de acero van, en primer término, las máquinas propulsoras de sus hélices, las del timón que han de emplearse en combate, varias prensas hidráulicas para el servicio de los montacargas y proyectiles, motores para el alumbrado eléctrico, y en una palabra, allí se encuentran almacenadas, sin solución alguna, todas las fuerzas vitales que mueven, dirigen é iluminan la fortaleza flotante. Un poco por debajo, miles de quintales de pólvora y proyectiles, y provocando perpetuamente a tales agentes, otros tantos miles de quintales de carbón en combustión para transformar en vapor el agua de las calderas.

En los pequeños intersticios que, al parecer, quedan libres en tan heterogénea masa, allí, en celdas férricas, va parte de la tripulación con el aire escaso necesario para vivir.

Sobre este *«seguro y sólido»* pavimento empieza la instalación de la artillería, consistente en 16 cañones de calibres medios entre 10 y 16 centímetros y otros tres enormes de 37, pesando cada uno 76 toneladas y otras tantas sus montañas.

Ahora bien; para poner en acción este prodigio de mecánica, el comandante se coloca sobre cubierta en una garita de acero, y poca duda puede ofrecer la suerte que le espera. Las planchas de su cubierta son vulnerables a los proyectiles de los cañones de tiro rápido de 12 y 14 centímetros, y no es posible calcular en el espacio de cinco minutos el número de aquéllas que caerán sobre él. A todas estas contingencias nada exageradas preciso es agregar la dificultad suma del mando. *«Ayer»* el comandante tenía bajo su mano, puede decirse, a todos los oficiales, se hallaba al alcance de los accidentes y era relativamente fácil resolverlos con su pericia; pero hoy sólo por teléfono ó telégrafo le es posible comunicarse con las torres, baterías y el sinnúmero de compartimientos que forman el buque moderno, y bien puede asegurarse que desde los primeros momentos de iniciarse el combate, cada uno de los múltiples organismos que constituyen el barco tendrá necesidad de obrar separadamente, y cada oficial y cada hombre, sin otra compañía que el ruido de las detonaciones y choques, encerrado en su celda, no contará con otros testigos de su heroísmo y su deber que la satisfacción de su conciencia.

«Pero no es sólo lo que heamos en el día más crítica y difícil la situación ó bordo del oficial de Marina; contra el poder del coloso acorazado que ligeramente acabamos de reseñar, el mismo genio del hombre no ha facilitado un terrible enemigo; ya no se trata del brulote de la primera etapa de las campañas navales, ya tampoco del torpedo de botación de época más reciente; aquéle era la infancia del espíritu de destrucción: en el día los proyectiles son torpedos aéreos que encierran cantidades enormes de substancias explosivas, y los Whitehead, enemigos invisibles que, con una velocidad de 27 ó 30 millas, llevan á efecto, cual microbio de los mares, la destrucción é aniquilamiento del infinitamente grande por el infinitamente pequeño. Aquel gigante, aquella fortaleza que parecía inexpugnable, todo era ilusión de la fiebre que nos devoró; con sus espesas murallas, su formidable artillería, y tanto «alcance de grandezas» en cortísimos instantes puede reducir a nada el más coloso enemigo.

A tal estado habían llegado nuestros armamentos, y aunque ya parecía bastante complejo y difícil el problema planteado, no por ello nos damos por satisfechos; sigue sin interrupción la fiebre, y á la lucha de la coraza con el cañón sigue inmediatamente la del torpedo contra el acorazado, rindiéndose vencida en la lucha la gruesa artillería. Surge de tal hecho en la mente del artillero la necesidad imperiosa de combatir á todo trance al diminuto y veloz enemigo, y cambiando los datos del problema, pasa institutivamente del cañón de 100 toneladas al de 100 kilogramos, dotados de un tiro rápido. Introdúcese estas nuevas piezas en los armamentos modernos, y como los sistemas y calibres son tan diversos y su municionamiento difícil, el problema general del armamento de un buque se complica extraordinariamente, y su dirección y manejo alcanza unos límites en verdad extraordinarios.

Mucho seduce al profano este portentoso de maravillas que llamamos buque de combate; mucha admiración le causa la relativa facilidad con que giran sus torres, se inclinan los enormes cañones y se introducen en sus ánimas proyectiles y cargas verdaderamente colosales; pero como para el oficial de Marina todos esos portentos no son ni pueden ser como para el *«turista»*, cuestiones de pura estética, preciso le es penetrar y conocer á fondo cada uno de aquellos ingenios de mecánica, de cuyo perfecto conocimiento y uso ha de depender tal vez el éxito de un combate.

El profano que visita el buque admira y examina sus organismos, como lo hace á la vista del santísimo sacramento; su mirada recorre objeto por objeto sin traspasar jamás la superficie; pero el oficial de Marina no puede hacer lo mismo; su inteligencia tiene que rasgar aquella superficie que hierne sólo a los sentidos, y tiene que penetrar en cada uno de aquellos ingenios, tanto más complicados cuanto más perfectos.

Coloquémoslo, pues, en una de las torres ante la vista de aquel cañón monstruo, reposando al parecer tranquilo sobre su montaje, ¡cuánto le es preciso estudiar é conocer! En su ánima se ha de introducir un proyectil de 300 á 400 kilogramos de peso; en ella se ha de inflamar 200 ó 300 kilogramos de pólvora; y si al transformarse en poderosa fuerza aquella masa, al parecer

inerte, ha de dotar al proyectil de una energía considerable, claro es que también aquella fuerza ha de producir su trabajo en el cañón y montaje, preciso ha de ser, pues, comandar y anular este último para someter el cañón en seguida a un segundo tiro y para ello, fácilmente se observa dos heróicos brazos ó frenos que han de sujetar al monstruo y contrarrestar su trabajo de aquéllos vamos también partir varios tubos ó arterias, por donde circula la glicerina que nutre los frenos, y sin entrar en más prolijos detalles, fácilmente se comprende que se encuentra frente a frente de multitud de organismos, cuyo conocimiento y dirección exige un estudio profundo y detenido para conseguir de su conjunto y armonía la resultante que se pretende.

Si del compartimento de las torres pasamos al de los torpedos, aunque á primera vista parece todo sencillo y fácil en lo relativo á su lanzamiento, no sucede lo mismo al desgranar mentalmente la prometedora capa que cubre aquel portentoso de ingenio; en su mecanismo total, la inteligencia encuentra dilatado horizonte donde fijar su atención, y en cada ejercicio que practique con este arma ha de hallar las más de las veces motivos sobrados de estudio y consideración. Cuando todo su complicado mecanismo obedece con rigorosa exactitud á las reglas establecidas en su construcción y regulación, la trayectoria del torpedo se aproxima mucho al ideal que se persigue; pero desde el momento que por cualquier accidente así no obedece, su desarme es indispensable, y asimismo la comprobación del funcionamiento de sus órganos.

Reseñado á la ligera lo que constituye en el día el buque de combate moderno, fácilmente se comprende la pesadísima carga que ha llegado a acumularse sobre aquél que por su profesión tiene que dirigirlo y manejarlo.

GABRIEL ESCRIBANO  
Teniente Coronel de Artillería de la Armada.

## COMERCIO CON FILIPINAS

Ha visitado en Barcelona el «Fomento» don Joaquín Verdagner, representante de la Cámara de Comercio Española de Manila, cumpliendo acuerdos de aquella corporación, que se propone relacionarse con las entidades análogas de la península.

El señor Verdagner, hijo de aquella región, después de veinte años vuelve á su patria exponiendo con entera sinceridad el estado de aquel mercado, altamente favorable al comercio español, presentando á la Cámara de Comercio y al «Fomento», varios ejemplares del proyecto de aranceles de Aduanas que la comisión civil de los Estados Unidos ha formulado.

Opínase que por el comercio peninsular podrían aprovecharse los beneficios de un régimen arancelario bastante favorable á nuestros intereses.

En las sesiones de Junta directiva que hoy celebrarán la Cámara y el «Fomento», se tratará ampliamente de dicho asunto.

## ALEMANIA

**Los nuevos torpederos de alta mar.**

Desde hace poco tiempo cuenta la flota alemana con una nueva división compuesta absolutamente de torpederos de alta mar.

Estos torpederos, en número de cinco, son del tipo que se han enviado á las aguas de China. Cada uno de ellos desplaza 350 toneladas, lleva 50 hombres de tripulación, está armado de tres tubos lanza-torpedos y cinco cañones de tiro rápido de 5 centímetros con dos máquinas y dos hélices que le imprimen una velocidad de 26 á 27 millas por hora, y por último un aprovisionamiento de carbón de más de 100 toneladas.

Según la ley de Escuadra de 1900, cada una de ellas debe tener dos flotillas de torpederos; pero como cada flotilla comprende dos divisiones cada una de cinco torpederos, el total previsto cuatro escuadras, resulta que el número total de torpederos de alta mar debe ser de 80.

## IMPRESIONES DE LA PRENSA

**Trozos escogidos**

*La Epoca:*  
«Aquí sabemos hablar mucho de la necesidad de reconquistar nuestra independencia económica, frase que, después de todo, ó no sabemos qué quiere decir, ó significa un grave error; pero nada se hace por conseguirla, cuando no sería imposible si, en vez de divulgar eternamente repitiendo los mismos lugares comunes y las mismas exageraciones, se llevara el capital nacional á esas grandes empresas que por el riesgo que en su origen ofrecen abandonamos á los extranjeros.»

«Precisamente esa es la teca que se debe tocar; pero resulta que las facilidades que en España encuentran los capitales extranjeros por parte de los poderes públicos se convierten para los nacionales en una verdadera carrera de obstáculos... y la teca no suena.»

*El Imparcial:*  
«Se debe dar á Cataluña todo lo que pida para que la presión de la gran masa sofoque al separatismo; ¿Pues hay que decirlo con franqueza y claridad? No se puede? ¡Entonces hay que declarar que aspiramos á sostener la paz de la Península por el procedimiento de esos maridos que hacen como si no se enterasen de lo que ocurre en casa.»

No es esa la cuestión. A Cataluña, como á las demás regiones españolas, no se le debe dar todo lo que pida, sino lo que es justo y compatible con la razón. Cerrarse sistemáticamente á la banda, como dicen los marinos, es contraproducente y poco político.

*El País:*  
«Weyler tiene razón, ó la tenía, cuando defendía soluciones autonómicas. Es digno de notarse que sea un militar quien en el Gobierno defienda lo más político, sensato y razonable, para resolver de una vez la cuestión catalana, como fué otro militar, Martínez Campos, quien tuvo clara visión del problema cubano, y aconsejó atinadas soluciones, sin que le atendieran Cánovas ni Sagasta.»

La autonomía regional es, indudablemente, una solución acertada.

Ahora lo que hace falta saber es qué clase de autonomía es esa, porque si es como la otra, y da frutos tan acres como aquella... más vale hacerse el sordo.

*El Correo:*  
«Con frecuencia el pesimismo político ha tomado pretexto de las revueltas para agrandarlas, para envenenarlas, para disciplinarlas; todo con el fin de servir una causa estrecha y de bandería.»

Todavía queda algún rescoledo del antiguo fuego y subsiste la influencia de una mala escuela, pero cada día este fuego es más débil, y se ven, en general, los problemas con criterio más imparcial y justo.»

¡Fuegos fatuos! Pero al vulgo le produ-

cen, aun cuando ténues y débiles, un efecto extraordinario... porque cuanto más huye de ellos más lo siguen.

## El Español:

«Los tonos de energía represión y las amenazas de duros castigos no han estado en proporción de los desmanes hasta ahora conocidos, porque si se trataba de un complot anarquista no había para qué extender el anatema á otros elementos, ni hablar de que es preciso someter por la fuerza al pueblo catalán.»

Los Gobiernos tienen el deber de pulsar y conocer los latidos de los pueblos, y de aplicar los procedimientos que en cada caso imponga la necesidad; pero esta labor es de prudencia y de reserva, y no sienta bien á la autoridad de los ministros verlos hechos unos energúmenos prediendo el exterminio.»

Sobre todo, para tenerse que desdoblir antes de las veinticuatro horas. ¿Dónde fué á parar aquella hermosa tesis de las notas y no balas?»

## ECOS DEL LITORAL

**Barcelona 9.**—Ayer se hizo cargo del mando del acorazado «Pelayo» su nuevo comandante, Sr. García Mendoza.

A la hora de la toma de posesión, las baterías de dicho buque hicieron las salvas de ordenanza.

«El vapor correo «Isla de Pansy», que ayer salió con rumbo á Génova, volverá á este puerto mañana, de donde saldrá el sábado á las tres de la tarde con dirección á La Guayra y escalas.

«Ayer llegó á este puerto, y largó anclas al lado del acorazado «Pelayo», el yacht francés «Maroussic».

«Es un bonito bergantín goleta de dos palos, que tiene su casco pintado de blanco.

Lleva una máquina auxiliar, y es de 123 toneladas de registro.

Mañana, probablemente, saldrá para Génova y otros puertos italianos del Mediterráneo, llevando á bordo al señor duque de Orleans y sus acompañantes.

Custodiados por la Guardia civil embarcaron en el vapor correo «Isla de Menerca» y con destino á Mahón, diez correos que van á cumplir condena á la penitenciaría de la fortaleza de Isabel II.

**Malaga 10.**—En breve comenzarán las obras para desarmar el casco de la fragata alemana «Gneisenau», hundido junto á la escollera del Este.

Dicho buque, con todo lo que contiene, ha sido adquirido en 30.000 pesetas por un oficial de la Marina española.

**Ferrol 9.**—Desó en el cometido de secretario de causas de la capitanía de puerto el tercer condestable Juan López Nogueira.

«Se expidió nombramiento de patrón de catotaje á favor de Segundo Fernández Vizoso, para que pueda desempeñar dicha plaza entre este puerto y el de la Coruña.»

«En la comandancia de Marina se interesa la presentación de María Antonia García, vecina de Cobas, viuda del fogonero José Martínez, y del artillero de mar, licenciado, José Luaces Fernández, vecino de San Juan de Figueras, con documentos que justifiquen la personalidad, para hacerles entrega de una letra de cambio.

«Con carbón para los talleres del Arsenal se espera hoy en este puerto el vapor inglés «Viroch».

Para un asunto que les convice se deben presentarse en la Jefatura de Estado Mayor del Departamento de Marina, doña Antonia Díaz Lago, doña Antonia Tenreiro y doña Estrella Tosta.

La dotación de máquina del «Alcón» se traslada al «Habana», con objeto de que este buque verifique pruebas, para luego ir á cruzar las rías próximas de Ares, Sada, etc.

**Bilbao 10.**—El 9 de Junio saldrá de este puerto directamente para los de Montevideo y Buenos Aires, el vapor correo «San Nicolás», de 12.000 toneladas, admitiendo carga y pasajeros.

El 30 del corriente saldrá el vapor correo «San Ignacio de Loyola», para Las Palmas, Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, admitiendo carga y pasajeros para los expresados puertos.

«En los diques secos de San Mamés ha entrado el vapor de esta matrícula «Baracaldo», con objeto de efectuar algunas reparaciones, limpiar y pintar sus fondos.»

**Sevilla 9.**—Mañana marchará á Bonanza el ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, D. Luis Molini en el vapor «San Fernando», con objeto de comenzar la instalación de las boyas luminosas que han de marcar la canal navegable de la ría Guadalquivir.

**Cádiz 10.**—Ayer salió de la dársena el vapor «Alfonso XIII» para hacer pruebas, las reparaciones hechas en él han sido soberbias y su adorno y decorado del más exquisito gusto. Esto acredita muy mucho á los talleres é operarios del dique de Matagorda.

El trasatlántico «Montserrat» se hallaba en la dársena, en el muelle de la máquina; se le están picando los tangues.

**Coruña 9.**—Del vapor «Ulloa», que ayer fondeó en nuestra bahía, desembarcaron los pasajeros D. Manuel Torres, D. Juan Antonio Parilla, D. Manuel Pedreira, D. Manuel Rodríguez, D. José Sereiras, D. Joaquín Pedreira y D. Francisco Suárez, que proceden de Liverpool.

**Vigo 9.**—Para provistar de carbón arribó hoy á este puerto el vapor romano «Furnu Severin», que procede de Braña (Rumanía) y se dirige á Rotterdam con cargamento de cereales.

Es un buque de 1.416 toneladas de registro y tiene 33 tripulantes.

Ha hecho escala en Gaiati, Soulima y Cavak.

## EL CANAL DE BAYUDA

Abierto ya al tráfico el Nilo superior desde los Lagos á Khartoum, es seguro que se suscitara de nuevo la cuestión de abrir un canal á través del desierto de Bayuda, que no sólo acortaría el trayecto, sino que permitiría evitar todas las catástrofes que se encuentran en el Suda y la capital del Sudán.

Por lo que se conoce del territorio que separa los dos puntos, no tropezaría la empresa con dificultades serias de ingeniería. El terreno es llano en su totalidad y bastaría un sistema combinado de compuertas para que el caudal de agua no fuere nunca menor del requerido por los buques de poco calado que se usan en aquella parte del Nilo.

Por otra parte, es muy probable que, de abrirse el canal estableciéranse en sus orillas explotaciones agrícolas. Otra ventaja resultaría y muy grande, la de poner al alcance de las cercanas provisiones de agua dulce, con lo cual, aquélla, que para cruzar aquel país, lo frecuentarían sin duda. Si no recordamos mal, el dique del período que de esto se ocupa, en un tiempo de la expedición de Gordon se calculó entre dos y tres millones de libras el costo de una vía acuática de verdadera utilidad para embarcaciones ligeras; y si bien es verdad que el Teodoro egipcio no podría soportar este gasto, á no contar con la benevolencia de la Caja de la deuda, la iniciativa privada podría más adelante hallar el medio de hacer en ello su negocio, apelando á los derechos de pasaje y aprovechando el cinco impuesto á los regantes, que no serían pocos. El ferrocarril de Mombosa á los Lagos, que se está terminando en Noviembre próximo, en nada menguara la importancia del canal de que se trata.

UN MARINERO CANIBAL

La Marina de guerra de los Estados Unidos cuenta actualmente en sus filas con el más extraño de los marineros del mundo: con un canibal, un verdadero antropófago perteneciente a una raza de indios americanos, para la cual el más exquisito de los manjares es un niño recién nacido.

Este hombre extraordinario, á quien sus compañeros llaman Duk Duk, es el más famoso marinero de la Armada yanqui; fué hecho prisionero á una tribu canibal en Tutilla entre inmensos bosques y se le recogió en un vapor americano por hacer una obra de caridad.

De este canibal hizo el jefe Tilley un magnífico intérprete. El canibal no desea ya volver á su patria, principalmente porque después de su larga ausencia teme haber sido olvidado por sus compañeros de tribu y que en el momento que le vean decidan matarle y comersele.

En virtud de esos temores, el citado comandante ha resuelto protegerle y hoy presta sus servicios voluntariamente en la Armada, gozando todos los derechos de un ciudadano libre y puede asegurarse que gana con exceso la soldada que los Estados Unidos conceden á este hombre, porque posee cualidades de útilísimo trabajador que no alcanzan la generalidad de los marineros norteamericanos.

Durante mucho tiempo ha causado la admiración de todos sus camaradas de tripulación; hoy le consideran ya como uno de tantos, y el canibal que hasta hace poco no hubiera tenido inconveniente en comerse un hombre blanco, alterna hoy con ellos y casi ha olvidado por completo á sus compañeros de tribu.

Por lo que refiere este notable individuo de las costumbres todavía predominantes en las islas de Salomón, allí prevalece el canibalismo como en los más remotos tiempos, sin que la influencia civilizadora de los misioneros europeos haya conseguido extinguirle.

Entre aquellos salvajes es general la costumbre de matar á los niños recién nacidos, conservando muy pocos para que la tribu no aumente hasta el punto de que sea difícil su alimentación.

Rara vez atacan á un europeo; puede viajar por aquellas regiones con completa seguridad, y los colonos americanos que allí se han establecido elogian la fidelidad y honradez de los indígenas.

Duk-Duk, por su parte, ha dulcificado aún más sus costumbres.

Hoy su principal delicia es la danza salvaje acompañada con las contorsiones más extravagantes.

A bordo es el hombre más industrioso y útil. Su lenguaje es el más primitivo del mundo; no sabe cómo pronunciar el nombre Dios, ni el nombre con que se distingue el corazón.

Solo lleva como vestidos unas cuantas tiras de lienzo rodeadas á la cintura. Se pinta de blanco el cabello y la barba, y todo su cuerpo se ha sometido al tatuaje.

Es alto y fuerte y sensible á las influencias de la civilización.

Para bailar sus danzas guerreras, Duk-Duk se viste con un extraño atavío, y haciendo extrañas contorsiones, es la más regocijada distracción de sus compañeros de barco.

Esto no le impide ser uno de los mejores marineros de la Armada yanqui, y sus jefes se hacen lenguas de la absoluta subordinación y de la celosa actividad con que el canibal cumple sus deberes á bordo.

El comandante Tilley, especialmente, muéstrase satisfechísimo de su protegido, y afirma á cuantos quieren oírle que si alguna diferencia existe entre el canibal y los demás marineros de la Unión es, sin duda alguna, favorable á Duk-Duk.

En realidad no hay ningún motivo para que así no sea, y á juzgar por las noticias de los viajeros, como él podrían ser irrefragables los salvajes de Salomón si, como él, olvidaran su terrible costumbre de comer carne humana.

Noticias oficiales

GUERRA

Amortización.

Durante el mes anterior han sido adjudicadas á la amortización las siguientes vacantes: De general de brigada y asimilados, 1; de coronel 6 ídem, 3; de teniente coronel 5 ídem, 6; de comandante 5 ídem, 11; de capitán 5 ídem, 19; de primer teniente 5 ídem, 16; de segundo teniente 5 ídem, 1.

Licencias

Como ampliación á lo dispuesto en la Real orden de 19 de Abril último se ha dispuesto que los jefes y oficiales y sus asimilados que se hallen en situación de excedente, no podrán disfrutar más que dos meses de licencia en dicha situación, quedando de reemplazo al terminar dicho tiempo si continúan en uso de ella ó solicitan prórroga.

Infantería.

Ascensos.—Escala activa.—El empleo superior inmediato á los siguientes: Teniente coronel D. Vicente Sancedo Mollino.

Comandante D. Alvaro Manno de Zúñiga y Boulligny y D. José Requejo Mateo. Capitanes D. Constantino Jiménez Benegari, D. Manuel Hernández Herrero y D. Fernando Crespo Estrada.

Primeros tenientes D. Mariano Morote Lucio Villegas, D. Mariano Salazar Barrio y don Benjamín Romero Bartomeu. Segundos tenientes D. Manuel Fernández Guines, D. Luis David y Sal de Rellán y D. Luis Requejo Santos.

Escala de reserva.—El empleo superior inmediato á los siguientes: Comandantes D. Bartolomé Sard Pujol y don Manuel González del Corral.

Captanes D. Rafael Real Payeras, D. Urbano Martínez Brut, D. José Requena Bañón y don Rómulo Morera Delgado.

Primeros tenientes D. Felipe García Alonso, D. Antonio Berdú Expósito, D. Mariano Nicomedes y Crespo, D. Manuel González Donsián, D. Toribio Calle Clemente y D. Simón Nicolás Castrillo.

Segundos tenientes D. Gabriel Menéndez Cintavente, D. Caurencio Melcón Cienfuegos, don Emilio Arando Cutanda, D. Manuel Expósito Expósito, D. Paulino Albarid Urquía, D. Antonio Sevilla Martínez, D. José Olavijo López, don Eranisco Avila Quesada y D. Jorge Pérez García.

Retiros.—El provisional á los comandantes (E. R.) D. Carlos Méndez Masó y D. Rosendo Serrano Jiménez.

Captanes (E. R.) D. Constantino Moreno Fernández y D. Baldomero Migueláñez Rey.

Primer teniente de la misma Escala D. Valentín González Puente.

Caballería

Ascensos.—Escala activa: El empleo superior inmediato al capitán D. Tomás Carnero Murillo.

Primer teniente D. Eugenio Fernández y Comino. Segundos tenientes D. Manuel Alonso Gasco y Tormo y D. Fernando Sánchez Ledesma.

Escala de reserva: Idem ídem al capitán don Tiburcio Pastrana Bartolomé.

Primeros tenientes D. Nicolás Roca Fernández y D. Bartolomé Alonso González. Segundos tenientes D. Francisco Cercos Hinojosa, D. Juan Núñez y Ledó, D. Eduardo Díaz Arias y D. Mariano Sans y Perosillo.

Artillería.

Ascensos.—A comandante el capitán D. Adolfo Martínez Jurado y Ruiz, y á capitán el primer teniente D. Juan Peña Maya. Recompensas.—Cruz de tercera clase del Mérito Militar con distintivo blanco y pasador de «Industria Militar» al coronel D. Francisco Pareja Castro.

Alabarderos.

Ascensos.—A segundo teniente de Ejército, cabo del cuerpo de guardia del mismo D. Francisco Hereros Collantes.

Guardia civil

Ascensos.—El inmediato al primer teniente D. Laureano García Ballesteros y al segundo D. Ernesto Morillo Rodríguez. Recompensas.—Cruz de primer del Mérito Militar con distintivo blanco, pensionada con 2,50 pesetas al mes, durante el tiempo de servicios activo, al guardia segundo D. Cesáreo González Carrero.

Al corneta Vicente Gómez Barrosa la misma cruz con la pensión de 7,50 pesetas al mes, durante el servicio activo, por las heridas recibidas á consecuencia del accidente ferroviario ocurrido entre las estaciones de Palacios de Gala y Atequines.

Certamen de tiro

Hoy se ha recibido en el ministerio de la Guerra el siguiente telegrama: Barcelona 11. Capitán general á ministro Guerra: Verificáronse certamen de tiro en Figueras, ha sido adjudicado premio primero de V. E. al soldado del regimiento de Asia Julián Blanco Vallespino, por tres blancos y dos dianas, de cinco tiros.—Delgado.

NOTICIAS

Con motivo de la proximidad de las fiestas de San Isidro, el gobernador ha recomendado á los delegados que ejerzan la mayor vigilancia en sus respectivos distritos, á fin de evitar los numerosos robos de que son víctimas los provincianos que en esta época del año vienen á Madrid.

Se ha presentado al Ayuntamiento una proposición firmada por una casa suiza solicitando establecer cámaras frigoríficas en los mercados de la ciudad, con el fin de que se pueda en ellas conservar toda clase de sustancias alimenticias, especialmente la carne.

De esta proposición se ha dado cuenta en la sesión de ayer, pasando á la comisión de mercados para que dictamine sobre ella.

A consecuencia de una apoplejía ha fallecido en Wiesbaden la princesa Luiza de Prusia.

La huelga de los 800 obreros del ferrocarril de Pravia, que estaba solucionada gracias á las gestiones del alcalde de Pravia, Sr. Moutas, se ha reproducido.

Habiéndose convenido, que los obreros entrasen al trabajo á las seis para salir á las siete. Pues bien; al ir á trabajar el lunes se encontraron con la novedad de que se les exigía empezar la labor á las cinco y media. En vista de este cambio brusco, se declaró nuevamente la huelga.

Muchos de los huelguistas han abandonado á Pravia marchándose para Bilbao á buscar trabajo y otros lo buscan en obras próximas.

Han llegado á Pravia veinte guardias civiles. La huelga reviste carácter pacífico.

Ha salido para dicha villa el director del ferrocarril de Ujo á San Esteban, D. Dimas Cabeza, para informarse de la cuestión y procurar solucionarla.

Ha fallecido en San Fernando la señorita Carmen Parrilla Rodríguez, hermana política del coronel de Infantería Sr. Goyenechea.

El director de Administración Sr. Groizard ha dispuesto que las horas de oficina en su dirección sean en adelante de doce á siete de la tarde.

Se han recibido en París noticias de Buenos Aires dando cuenta de la aparición en el cielo de un magnífico cometa.

Interrogado el ilustrastrónomo Flammarion dice que la aparición del cometa visto en Buenos Aires, ha sido inesperada y se trata de un cometa completamente desconocido y sin precedentes de apariciones periódicas.

Ha sido señalado en el Cabo de Buena Esperanza el día 23 de Abril último, y en Arequipa (Perú) el día 2 del actual.

En Tudela Veguín (Oviedo), se han declarado en huelga 40 obreros de la fábrica de cemento. Piden aumento de salario.

Han sido detenidos cuatro huelguistas por ejercer coacción.

En el río Azuer, en lugar próximo á Manzanares, ha perecido ahogado un niño de ocho años, hijo del vecino Diego Fernández.

Asegura un telegrama de La Haya que Alema ha hecho una invitación á Austria, Francia, Suiza, Holanda y Bélgica, y quizás á Italia y Rusia, para formar una unión aduanera continental, con objeto de excluir la concurrencia norteamericana mientras subsistan en los Estados Unidos las tarifas proteccionistas.

Uno de los más poderosos atractivos que ofrece el número de Blanco y Negro de esta semana, aparte de sus preciosas páginas en colores, que son verdaderamente preciosas, es la publicación de una de las más interesantes novelas adjuntas en el Concorso literario, en la que su autor D. Fernando Segura prueba sus extraordinarias facultades de escritor. El camino, que así se titula esta notable obra, lleva preciosas ilustraciones de Alberti. Además llaman la atención en este número el recuerdo que consagra al décimo aniversario de la fundación de Blanco y Negro y la información de las obras premiadas de la Exposición de Bellas Artes, en la que, además de las obras que han obtenido las primeras medallas, publica los retratos de los autores.

Anteojos roca preciosa.

Únicos que conservan la vista, como garantía los da á prueba. H. J. Dubose óptico, Arenal 19 y 21; sucesores: Magdalena, 16 (Oviedo) y Paseo de Valencia, 24 (Pamplona). Estas cosas son las que tienen más novedades y las que venden más barato los artículos de bisutería y óptica.

Ultima edición

Telegramas de la tarde

(DE LA OFICINA FABRA)

La Bolsa.

Paris 11. Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior español: 73,25. 3 por 100 francés: 101,87.

Londres 11. Exterior español: 72,00.

Vapor correo

Suez 11. Ha salido de este puerto para Port Said el vapor correo «Alicante» de la Compañía Trasatlántica española.

La cuestión religiosa en Portugal

En el vecino reino continúan siendo objeto de manifestaciones hostiles, por parte del pueblo, los individuos pertenecientes á las órdenes religiosas.

Según noticias recibidas de Lisboa, días pasados y procedentes de aquella capital, llegaron á Santarém unos frailes irlandeses. Vestían los más de seglares y otros los hábitos de su orden.

Uno de estos últimos recorrió por la mañana varias calles de la población, y al pasar por la plaza del mercado grupos del pueblo prorrumpieron en gritos contra el fraile, al propio tiempo que descargaban sobre él una verdadera lluvia de patatas y hortalizas.

El agredido trató de huir, pero perseguido de cerca por las turbas, amenazó á éstas con un revólver, que no llegó á disparar.

Aunque tarde, la policía acudió en su auxilio, y haciéndole subir á un carruaje le condujo á la estación del ferrocarril.

Los grupos, no obstante la presencia de la policía, persiguieron en el trayecto el coche donde iba el religioso escoltado por los agentes, rompiendo á pedradas los vidrios de las ventanillas.

Han sido detenidos varios de los agresores.

El divorcio en la Argentina.

Buenos Aires 11. Se ha presentado á la Cámara un proyecto de ley estableciendo el divorcio.

Maniobras navales.

Paris 11. Las próximas maniobras navales anunciadas en Italia simularán el ataque y defensa de Cerdeña. Tomarán parte en ellas todos los buques de la escuadra del Mediterráneo y una numerosa división de torpederos.

El pago de las indemnizaciones.

Londres 11. Un despacho de Pekín que insertan los diarios de esta capital dice que el virrey Li-Hung-Chang, ha recibido un mensaje de la corte manifestando que los ingresos de Aduanas quedarán afectos al pago de las indemnizaciones reclamadas por los europeos.

Li-Hung-Chang ha respondido que estos ingresos son insuficientes para el objeto.

Un incendio

Londres 11. El periódico Daily Mail publica un despacho de San Petersburgo dando cuenta de que en el barrio de Vindivostok ha estallado un incendio, debido á la mala voluntad de los chinos.

En contacto

Londres 11. Un despacho de Standerton anuncia que el general Knox, que opera al Sudeste de Heidelberg se halla en continuo contacto con los boers desde hace algunos días.

Ha capturado varios millares de cabezas de ganado.

La columna Rimington opera en Standerton. Según noticias de origen boer los ingleses parecen poco deseosos de combatir.

INFORMACION DE MARINA

El «Pelayo».

En el ministerio de Marina se nos ha manifestado esta tarde que por ahora no se ha pensado en que el acorazado «Pelayo» abandone el puerto de Barcelona, entre otros motivos, porque hallándose á su bordo los detenidos como complicados en los últimos sucesos, no era cosa de llevarlos á dar un paseo por el mar ni tampoco puede judicialmente en libertad mientras las autoridades judiciales no resuelvan el destino que debe dárseles.

Además, el «Pelayo» tiene que limpiar sus fondos en el Ferrol, y hasta que el guarda-costas «Numancia» no haya abandonado el dique, que con el mismo objeto está ocupando, no zarpará aquél de Barcelona.

La escuadra de instrucción.

A pesar de haberse dicho hace tiempo que la Escuadra de instrucción quedaría organizada en los primeros días del presente mes, esto ni se ha realizado ni es fácil que pueda conseguirse lo menos hasta fin de mes, por dos razones: La primera y más principal, porque para aquel objeto son necesarios algunos fondos de que no se dispone en el ministerio de Marina, y habrá que esperar, por lo tanto, á que el señor ministro de Hacienda pueda facilitarlos.

Y la segunda, porque varios de los barcos que han de formar parte de la referida escuadra están necesitados de algunas reparaciones, que, aunque insignificantes, retardarán por algunos días su alistamiento.

Conferencias.

El exdiputado Sr. Prieto y Caules ha conferenciado esta tarde con el señor duque de Vergara. Según nuestros informes, en la entrevista se ha tratado del destino á Mahón del dique de Subic.

También ha conferenciado con el ministro de Marina el comandante de Marina de Bilbao, capitán de navío Sr. Concas.

Se ha tratado en esta conferencia de los preparativos que se hacen para la celebración del Congreso naval que se reunirá en Madrid el 17 del presente mes.

La Comisión técnica.

La Comisión técnica que actualmente estudia en Cartagena el estado en que se encuentran las obras del crucero en construcción «Cataluña» terminará uno de estos días su misión en aquel departamento.

Al marchar á El Ferrol es casi seguro que se detendrá en Madrid algunos días para dar cuenta al ministro de su visita á los arsenales de al Carraca y Cartagena.

Subasta.

En subasta verificada hoy simultáneamente, en Cartagena y Madrid, para vender el casco del crucero de madera «Navarra», ha sido éste adjudicado en 138.000 pesetas al Sr. D. Eduardo Azar, quien según nos dicen piensa dedicarlo á depósito de carbón en la bahía de Cádiz.

Para la «Numancia».

Se han comunicado las órdenes oportunas para que sean remitidos al departamento de Cádiz desde la fábrica de Plasencia de las Armas, tres montajes de 14 centímetros destinados al guarda-costas acorazado «Numancia».

Petición de documentos.

Se ha dispuesto que á partir del próximo mes de Julio las auditorías de los departamentos permitan trimestralmente al ministerio un estado resumen de los asuntos pasados á informe de las mismas, tanto judiciales como gubernativos, con expresión de su número total, de los despachados y de los pendientes de despacho.

También deberá remitirse desde la misma fecha igual estado con referencia á los registros de los cuatro últimos años y de los seis primeros meses del actual.

Á la reserva.

Le ha sido concedido el pase á la Escala de reserva, con el empleo inmediato, al teniente coronel de Artillería de la Armada D. Juan de Sandoval y Mongrand.

Datos meteorológicos del día 10 de Mayo de 1901, según los telegramas recibidos en el Observatorio de Madrid, de las observaciones verificadas dicho día en varios puntos de España, á las nueve de la mañana, y en otros del extranjero á las siete.

Table with columns: Localidades, BARÓMETRO, VIENTO, EN LAS 24 HORAS, TERMÓMETRO, ESTADO. Lists weather data for various cities like Paris, Bilbao, Madrid, etc.

Nombramiento. Ha sido nombrado secretario de la Intendencia del departamento de Cádiz el contador de navío de primera clase D. Antonio Martínez Calderón.

Licencia por enfermo. Al inspector de primera clase de la Armada D. Benito de Alzola y Minondo, inspector de obras de los diques en construcción y de la limpieza de los caños de la Carraca, le han sido concedidos cuatro meses de licencia, por enfermo, para Bilbao.

LOS TEATROS

Comedia. Mañana domingo no hay función. Novedades. Mañana domingo, por tarde y noche Electra.

Esta noche presentación de la compañía Prado-Chicote en este teatro, con las obras Tierra por medio, Sandías y melones, La tía Cirila y El tío de Alcalá.

Mañana domingo, por la tarde, función entera, compuesta de las obras Tierra por medio, Sandías y melones y Marina (dos actos).

Esta noche debut de la compañía de Varietés con el estreno del despropósito cómico-lírico-bailable en un acto, titulado Le moulin rouge.

LA BOLSA

Otización oficial.

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, Día 10, Día 11. Lists financial data for various bonds and public funds.

Espectáculos para mañana

COMEDIA.—No hay función. NOVEDADES.—A las 8 y 3/4.—Electra. A las 4 y 1/2.—Electra.

ZARZUELA.—A las 8 y 1/2.—La barcaola.—La Tompanica.—El juicio oral.—La barcaola. A las 4 y 1/2.—Comediantes y toreros ó la Victoria.—Gigantes y cabezudos.—El juicio oral.

APOLO.—A las 8 y 3/4.—La buena ventura.—El primer reserva.—A estudiar á Salamanca.—La buena ventura. A las 4 y 1/2.—La Zarina.—El húsar.—El primer reserva.

MODERNO.—A las 8 1/2.—El tío de Alcalá.—Sandías y melones.—Venus-Salón.—El tío de Alcalá. A las 4 y 1/2.—Tierra por medio.—Sandías y melones.—Marina (dos actos).

CIRCO DE PARISH.—A las 4 las 1/2 de la tarde y 9 de la noche.—El gigante Wilkins, los enanos colibris, las focas y todos los nuevos artistas que han debutado últimamente. Entrada 50 céntimos.

COLON.—A las 4 y 1/2 de la tarde y 9 de la noche.—Dos grandes y variadas funciones, en las que toman parte «Los boers» y todos los notables artistas de la compañía. Entrada general, 50 céntimos (con impuesto).

# SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 5 Enero, 2 Febrero, 2 Marzo, 30 Marzo, 27 Abril, 25 Mayo, 22 Junio, 20 Julio, 17 Agosto, 14 Septiembre, 12 Octubre, 9 Noviembre y 7 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Adén, Colombo, Panang, Singapore, Ho-Ilo y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costanarras y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana, Progreso y Veracruz.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11 y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo 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.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 3 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. Admite pasaje y carga para Río Janeiro y Santos, con trasbordo en Cádiz al vapor de la línea del Brasil.

LINEA DEL BRASIL.—Servicio mensual, saliendo de Liverpool el 24 de cada mes. Hace las escalas de Havre, Pasajes, Bilbao, Coruña, Villagarcía, Vigo, Oporto, Lisboa, saliendo el 8 de Cádiz directamente para Las Palmas, Río Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires, admitiendo pasaje y carga para Punta Arenas, Coronel y Valparaiso, con trasbordo en Montevideo y pasaje para Montevideo y Buenos Aires con facultad de trasbordar en Cádiz al vapor que hace el servicio directo á dichas Repúblicas.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17 y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Marsella por Cádiz, Alizante, Yslencia y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimensual, saliendo de Barcelona el 25 y de Cádiz el 30 de Enero de 1901 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Osablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

LINEA 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 muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana ó jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

## Generadores Belleville

Gran Premio 1889.—Fuera de concurso 1900

PRIMEROS ESTUDIOS 1849.—ÚLTIMOS MODELOS 1896

Talleres y Astilleros de L'Ermitage en Saint Denis (Seine)

Dirección telegráfica:

"BELLEVILLE," Saint-Denis-Sur-Seine (FRANCIA)

Agente comercial en España: Sr. D. EMMANUEL GÉS.—Paseo de Colón y calle de la Merced, 20, 22 y 24, principal.—BARCELONA.

## IMPRENTA DEL

Diario de la Marina

INFANTAS, 42

Se hacen toda clase de trabajos tipográficos.

Se reciben anuncios para funerales y aniversarios en la Admón de este diario

## VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES, 52, VICTORIA STREET, S. W.

Representación en España: Montalbán, 3, Madrid.

Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.

Fábricas que posee esta Compañía.

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).

Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).

Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erieh y Crayford.

Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ld.-Placencia-Guipuzcoa-España).

Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.

Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).

Laboratorio de cartuchería en Dartford.

Fábrica en North Kent para proyectiles.

Polígonos de Eekmeals y Eynstord.

**AVISO** á los neurálgicos y reumáticos, á cuantos sufren DOLOR en alguna de sus manifestaciones ó trastornos de salud por cambios de temperatura, catarros, bronquíticos y tuberculosos, á los dermatosos y polidáctilos y á los que sufren hinchazón, varices, ligas, dolor ó cansancio en la pierna ó en los pies: el autor de la renombrada Fina-puro-membrana, de infalibles efectos, reconocida por la ciencia como lo más práctico que se conoce, se hallará en MADRID los días 14, 15 y 16 del corriente, y recibirá de 5 á 7 de la tarde, en el HOTEL PENINSULAR (Mayor, 43). Quien no pueda acudir pida á la casa Ramon, Carmen, 38, 1.º, Barcelona, el Folleto-Tratado.

## COMPañIA ANÓNIMA Forges et Chantiers de la Méditerranée

FUNDADA EN 1855

DOMICILIO SOCIAL: 1, RUE VIGNON, 1, PARIS

Representación en España: Alcalá, 72 dup.º, 2.º, Madrid. ESTABLECIMIENTOS DE LA COMPAÑIA.—Astilleros para toda clase de construcciones navales en La Seine (Tolón) y Gravelle (El Havre). Talleres para toda clase de construcciones mecánicas en Marsella y en El Havre.

Construcciones navales de guerra y mercantes.—Acorazados.—Cruceros de gran velocidad.—Avisos.—C.ñoneros.—Torpederos.—Caza-torpederos.—Transportes.—Trasatlánticos.—Buques de vapor de carga.—Yates.—Embarcaciones menores.—Calderas y máquinas marítimas de todas clases.—Material de limpieza de puertos y de saneamiento.—Material y aparatos hidráulicos.—Dragas.—Remolcadores.—Grúgules.—Diques flotantes.—Faros.—Máquinas dinamos para el alumbrado eléctrico.—Máquinas motrices eléctricas, etc., etc.

## CURACION O ALIVIO

DE LOS ESTADOS CRÓNICOS DEL Pecho DE LOS CATARROS, TOS, BRONQUITIS, ASMA Y TISIS

PROPIEDADES DEL TRATAMIENTO DEL DR. AUDET

Las «Píldoras antitépticas» siguen siendo el único agente terapéutico verdaderamente racional, científico y eficaz para curar la tisis pulmonar y los catarros crónicos de las vías respiratorias. Responden á las indicaciones siguientes: 1.ª Como «antitépticas» estas píldoras impiden el asiento, procreación, multiplicación y difusión de los microbios.—2.ª Como «químicas» cuando el enfermo busca el remedio se halla desnutrido, las «Píldoras antitépticas», teniendo en cuenta esta circunstancia, no sólo poseen el poder antitéptico que reclama la dolencia, sino que al propio tiempo, y á virtud de sus componentes, son reconstituyentes del organismo.—3.ª Además de ser estas Píldoras «antitépticas» y reconstituyentes, acreditan una acción electiva sobre los órganos respiratorios, sobre cuyos elementos y sobre cuya función obran modificando favorablemente las condiciones del pulmón y de las mucosas, é influyendo por último, sobre la innervación broncopulmonar.—RESUMEN: Las Píldoras «antitépticas» son: ANTIBÉPTICAS, porque dificultan la vida de los microbios; RECONSTITUYENTES, porque modifican favorablemente la nutrición general; REMEDIO DE AHORRO, porque rotundan la desnutrición y no hacen tan necesaria la reparación de substancias; REMEDIO RESPIRATORIO, porque son poderoso auxiliar de la respiración, ya que estimulan la innervación broncopulmonar.

Las «Píldoras antitépticas», impuestas ya en todo el mundo por sus virtudes verdaderamente extraordinarias, calman la tos, permiten conciliar el sueño, «tan necesario y reparador», modifican y disminuyen la expectoración, que de purulenta, blanca, aireada y espumosa se torna; de difícil se hace fácil; despiertan el apetito, tan necesario á todos; evitan el enfriamiento y la fiebre; reducen el número de actos respiratorios, y como consecuencia de todo esto, las fuerzas del paciente se levantan; se reanima el espíritu, y hacen, en medio de tan halagüeños resultados, menos desfavorable el pronóstico, pues se curan la inmensa mayoría y en razón directa de la menor extensión é importancia de las lesiones. Díxese pesetas caja en las boticas y droguerías de España.—Depositarío, Guillermo García, Capellanes, 1, Madrid.—Van por correo.

De venta: En Avila, Barruco, 12; Almería, Real, 16; Albacete, Sr. Picazo; Alicante, Plaza de San Cristóbal, 12; Almería, 12; Burgos, 20 y Mayor, 4; Vitoria, señor Martínez; Burgos, Cid, 17; Páase Espolón, 30 y Plaza Frim, 19; Badajoz, Sr. Domingo, 38; Barcelona, Fernando VII, 7; Bilbao, Atochale, 35; Cáceres, Plaza, 37; Ciudad Real, Toledo, 13; Coruña, Real, 82; Ferrol, Barreiro é hijos; Cuenca, Calderón de la Barea, 56; Córdoba, Paraiso, 10; Cádiz, Plaza de Isabel II, 2; Jerez de la Frontera, Caballeros, 12; San Fernando, Constitución, 154; San Sebastián, Bengoechea, 5 y Plaza de Guipuzcoa, 1; Guadalajara, Mayor, 7; Brihuega, Armas, 20; Granada, San Jerónimo, 13 y Mesones, 103; Huelva, Tetuán, 14; Huesca, Coso bajo, 23; Jaca, M. Campoy; Jaén, Audencia, 7; Ubeda, Plaza Toledo, 11; León, Plaza de la Catedral, 10; Lérida, Sr. Carnicer; Logroño, Abad; Lugo, Pérez Varela; Montañudo, Sr. Ferreiro; Málaga, Granada, 42 y 44, y Compañía, 15; Murcia, Plaza de San Bartolomé, 10; Cartagena, Campos, 6; Cieza, Buitrago, 8; Orense, Progreso, 55; Oviedo, Sol, 1; Gijón, Botica del Carmel, 1; Palencia, Mayor Principal, 112 y Mayor Principal, 114; Pamplona, Nueva, 2; Estella, Zalabardo; Pontevedra, Sr. Torres; Salamanca, Ortiz Urbina Fuentes; Ciudad Rodrigo, Rúa, 2 y Plaza Mayor, 7; Sevilla, Aranjuez, 2; Santander, Blanca, 15; Torrelavega, Plaza Mayor, 8; Reinoso, Mayor, 33; Soria Collado, 27; Burgo de Osma, Sanz; Segovia, Plaza del Corpus, 7; Toledo, Sillería, 23; Teruel, Mercado, 4; Valladolid, Orates, 33; Valencia, Plaza del Mercado, 73; Zamora, García Capelo; Zaragoza, Coso, 33.

## NECROPILO ELÉCTRICO

La Ciencia cuenta hoy con un nuevo elemento de investigación y curación en el Necropilo eléctrico, sencillo aparato del que tiene privilegio de invención el señor Busacca. Los médicos en general pueden utilizarlo para la endoscopia, para la catoforesis y como galvanocauterio, y los oculistas para la creación de la triquisis y distiquiasis. Los dentistas pueden aprovechar la endoscopia para el examen de la cavidad bucal, el galvanocauterio para el tratamiento de las caries y la catoforesis y la electrolisis para la anestesia local. Además de todas estas aplicaciones científicas, como la «electricidad» es el único «depilatorio» de efectos positivos, el único que destruye el vello, conservando la tersura de la piel, y como el Necropilo desarrolla corriente bastante para destruir el bulbo sin ocasionar la menor molestia, de aquí que deba figurar, á estos efectos, en el tocador de todas las señoras. Tales son los usos del Necropilo eléctrico.

CONSULTORIO MEDICO — ARENAL, 1

# DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

## CONDICIONES DE SUSCRIPCIÓN

Madrid, un mes.	1 pesetas.
Provincias, trimestre.	5 "
Países de la Unión Postal, un año.	60 "
Asia y América.	70 "

NUMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS.—25 EJEMPLARES, 75 CENTIMOS

## CONDICIONES DE ANUNCIOS

En cuarta plana, 20 céntimos línea.—Reclamos, 75.—Noticias, 1,75 pesetas.

Los anuncios extranjeros pagarán el 50 por 100 más sobre los anteriores precios.

## PAGO ADELANTADO

OFICINAS: CALLE DE LA LIBERTAD, NUMERO 10, PRIMERO DERECHA