

DIARIO DE LA MARINA

Sexta época.—Año XXXIII

Viernes 7 de Junio de 1901

Número 82

IMPRESIONES

Celebrada ayer la sesión inaugural del Congreso marítimo, que duró el tiempo suficiente para preparar el modo de funcionar en las sucesivas, apenas si hubo lugar de darse cuenta de las tendencias predominantes que se han de reflejar con toda claridad en las votaciones que aprueben ó rechacen las conclusiones á los temas propuestos.

El señor ministro de Marina, eludiendo toda afirmación respecto á la opinión del Gobierno sobre el problema naval, ofreció el apoyo moral de éste para las resoluciones del Congreso, que no pueden, por otra parte, tener más carácter que el de contribuir á hacer opinión en asuntos poco conocidos por la masa general del país, y cuya ignorancia ha dado lugar á la vulgarización de ideas equivocadas.

Habría quizás convenido, sin que esto indicase propósito de influir en las decisiones, que el ministro acentuara con algún más calor el concurso del Gobierno, pues el apoyo moral ya sabemos lo que en España significa; esto demuestra que el Gobierno concede tan poca importancia á la obra del actual Congreso como á la del provocado por las Sociedades Económicas.

Lo que en este país el Gobierno no impulsa, carece de fuerza; y el Congreso Marítimo sólo ha merecido del Poder una benévola y exquisita cortesía, pero nada más.

A pesar de ello, hay dos temas, el tercero y quinto, de suma importancia, porque entrañan consecuencias gubernamentales, y su resolución, tomada por asamblea de profesionales, ha de dar el criterio de cómo se debe organizar la gestión de la Marina mercante y á qué condiciones ha de responder el poder naval militar de España, sentando precedentes que se han de tomar en consideración siempre que se trate de estos asuntos.

En el programa de nuestras opiniones respecto á las dos Marinas que publicamos en la columna de la izquierda, y en toda nuestra propaganda posterior, se hallan con claridad expresadas nuestras ideas respecto á estos dos puntos, y nos complace verlas expuestas con pocas variantes en muchas de las proposiciones presentadas en el Congreso, porque indica que representamos una opinión mayor de lo que creíamos cuando aparecimos, y aunque no somos tan immodestos para creer que la hemos formado, no obstante reclamaremos la primacía, que nadie nos puede disputar.

Entendemos al mismo tiempo, que las conclusiones deben expresarse con la mayor precisión, consignando principios y reglas generales, pero sin detalles de organización y fuerzas, porque esto es privativo de la administración y está sujeto á variaciones que determinan el tiempo y las circunstancias, haciendo imposible su fijación por el momento.

Fundamos grandes esperanzas en la obra de este Congreso para el desenvolvimiento marítimo de España.

LOS ESTADOS UNIDOS Y LA TELEGRAFÍA SIN HILOS

Las autoridades navales de la Unión, preocupadas actualmente de dicho sistema de comunicaciones; dos de los cuales, dice la *United States Gazette*, parecen estar ya en funciones, uno encargado al «Army Signal Corps» y el otro en conexión con el ministerio de Agricultura. Resulta, empero, según noticias, que el comité especial de investigación nombrado por la Marina opta decididamente por el sistema Marconi, cuyo inventor se ha presentado ante dicho comité, exponiendo cómo puede adoptarse su procedimiento á los usos navales.

Próximamente se adoptará en todas partes uno de los dos métodos.

¿A QUE NO LO DICE?

Mucho escribe el Sr. Alonso de Beraza y muchas cifras saca á relucir con pretensiones de probar que los gastos de la Marina han sido un pozo sin fondo.

Pero lo que no dirá nunca el distinguido articulista; lo que jamás tomará en cuenta para contestarnos, pues haría caer como castillos de naipes todos sus argumentos, es una gran verdad, casi desconocida del público, gracias al silencio sistemático que sobre ella ha guardado la Prensa de gran circulación.

Lo que el Sr. Alonso de Beraza no menciona nunca, ni para resaltar, porque no podría, es que los llamados presupuestos extraordinarios votados á la Marina, no han sido tales, pues por extraordinario se comprende lo que se entrega con independencia de lo ordinario; pero lo que se entrega para ser reintegrado en cierto plazo hasta el último centimo por medio de descuentos anuales hechos á la consignación ó presupuesto ordinario, no puede llamarse más que anticipo.

Sin duda por esta ignorancia inexplicable en las Cortes y en la Prensa se ha razonado así: «Si sobre el presupuesto anual ha tenido la Marina 170 millones para aplicarlos íntegramente á construcciones navales, ¿cómo es que no se han puesto á flote 70.000 toneladas más?»

Y tendrían razón; pero sepáse de una vez que cuando en 1888 se acordó un crédito nominal de 230 millones y efectivo de 170 para la creación de escuadra, acordóse también en aquel mismo instante que el presupuesto general de Marina, cuyo importe venía siendo término medio de 40 millones, se redujese á 23 millones ó sea á 17 millones menos. Y como el crédito de los 170 millones duró diez años sin ningún aumento, vino á resultar exactamente á 17 millones por año, que sumados á los 23 del presupuesto alcanzó el total de 40 millones, es decir, á la cifra de los presupuestos anteriores á 1888.

¿Dónde está, pues, el aumento tan decantado? ¿Dónde ese crédito sobre el presupuesto normal anterior?

Pues bien; tan falso y embustero fué el crédito extraordinario de 1888 como el que con igual título se concedió á la Marina en 1896 á realizar el impuesto sobre la navegación en el espacio de quince años, porque «manteniéndole su presu-

puesto ordinario en no más de 23 millones, lo que en realidad se le concedía eran dichos 23 millones anuales, más quinceava parte de 180, es decir, un total de 35 millones. Y así, merced al nuevo crédito extraordinario, el presupuesto de Marina que catorce años hace, era de 40 millones, quedó reducido á 35, ó sea cinco millones menos que anteriormente; y en la actualidad no pasa de 23.

Lo que dejamos expuesto es irrefutable ¿á que nadie se atreva á negarlo? Y mucho menos el Sr. Alonso de Beraza.

SLOOP FAMOSO

El capitán Jomah Slocum y su famoso sloop «Spray», con el cual cruzó el mundo el atrevido yanqui, hallábase en la exposición de Buffalo. El sloop surca ahora majestuosamente las aguas de Pork Lake, y es la admiración de todos los visitantes de la exposición. El capitán Slocum zarpó de Boston el 24 de Abril de 1895, y en su viaje de circunnavegación invirtió tres años y dos meses. Demasiado pobre para comprar un cronómetro, utilizó un viejo reloj de lata, al que faltaba una manecilla. Después de accidentalísima travesía, el 27 de Junio de 1898 ancló el sloop en el puerto de donde saliera para su notable viaje.

¡Regeneración!

No hay ejemplo en la historia de que un pueblo degenerado llegue á regenerarse por la sola acción de promover su riqueza.

Podrá prosperar más ó menos; pero la abundancia no significa regeneración. Y sin embargo, los financieros estilo Paraiso, acompañados—forzoso es confesarlo—de una buena parte de público selecto, creen que para purificar la letal atmósfera basta economizar mucho, fomentar la agricultura y el comercio, hacer numerosos pantanos, fabricar mucha azúcar y buscar á todo trance nuevos ingresos para el Erario.

No niego que todo eso sea bueno en alto grado; pero también afirmo que ni la moralidad, ni el prestigio patrio se regeneran con los pantanos, ni con unos cuantos costales de trigo.

Algo más hace falta para rescatar nuestro buen nombre, nuestro honor nacional y la perdida fama de nuestro heroísmo, que quedaron sepultados, quizás para siempre, en las fojas del bochornoso tratado de París.

Repto que la prosperidad material no regenera, en absoluto, á los pueblos decadentes que Salisburys y Chamberlains clasifican entre los conquistables ó llamados á desaparecer.

En mi concepto, cuanto se intente hacer en sentido regenerador resultará del todo inútil, mientras no se empiece por ventilar la grillera nacional, limpiando de los puestos que ocupan á los conspicuos que nos condujeron á las pasadas vergüenzas y mientras no se extirpen la inmoralidad política y el desahogo imperantes y los escándalos sociales que corren á este pueblo que se va á que ya se fué.

El hierro y el fuego son los mejores remedios para combatir la podredumbre. Venga de una vez alguien de casa que enrojecza y aplique el hierro catterizador, si no aparece pronto ese operador nacional, vendrá indefectiblemente uno de fuera, quizás vestido con casaca encarnada, á quemar sin piedad nuestras carnes.

La fórmula regeneradora de los economistas al uso—jugadores malabares numéricos—podrá hacer que aumente en algunos millones nuestra exportación; que se atesten los graneros y las bodegas, y hasta que aparezca el ansiado bienestar del obrero y del labriego.

Aún admitiendo tanta bienandanza, no la creo suficiente, por sí sola, para recuperar lo que dejó en entredicho aquella colosal repatriación de triste recuerdo, ordenada por los mismos que hoy dirigen el carro nacional.

No creo, igualmente, que con la abundancia de cereales, ni con el oro pueda adquirirse lo que es inexcusable en los mercados: la vergüenza pública!

Para reconquistarla hay que apelar, como digo más arriba, al fuego que purifica y al hierro que da glóbulos rojos á la empobrecida sangre.

¡Regeneración! ¡Moralidad! ¡Economía! Hay que reirse de todo eso, cuando vemos los seis millones de pesetas invertidos en el tercer depósito del Lozoya que ahora resulta inútil; cuando no se reducen ó suprimen organismos inútiles y costosos, ni se rebaja un centimo de los cuarenta que consumen los purpurados y los no purpurados, ni de los treinta y ocho que se tragan las abismales carreteras, ni se pone mano en las embajadas, plenipotencias y consulados que continúan sin novedad, como en los tiempos más prósperos, ni se disminuyen los gobernadores, jueces, magistrados, directores, subsecretarios, etc., etc., y por lo mismo que se perdieron las colonias se creó por economía otro ministerio que sustituyese al perdido de Ultramar. A parte los chanchulleros, cohechos, fallerías é inmoralidades oficiales que nadie se preocupa de extirpar.

¡Regeneración! ¡Qué asco de palabra si así ha de entenderse!

Aquí todo el mundo apunta á la Marina, quizás por la imposibilidad en que ésta se halla de hacer punterías desde el lejano mar en la forma que las efectuó el valeroso y patriota general Pavía, en la noche del memorable 3 de Enero de 1874.

La regeneración mercantil es la que parecen perseguir los clowns economistas y quienes los aplauden; de la regeneración moral, primera de todas, se habla muy poco, y á la regeneración naval, llamémosle así, que la parte un rayo.

Con economizar cien millones, con vender grandes cantidades de madapolán y muchas lunas de espejos, y con lograr

buenas cosechas, ya está hecha la regeneración paradisiaca, que no parece disgustar al financiero que ha puesto permanentemente el paño del púlpito en las columnas de *El Liberal* para bajar á su capricho cifras y guarismos marítimos.

Bueno es que el arado rasgue las tierras castellanas y que el humo de la industria, que es incienso de la civilización, llegue á oscurecer la luz solar; pero bueno es también que este desdichado país provea á su defensa y al respeto de su honor en los críticos momentos en que el horizonte de Europa se halla cargado de amenazadora electricidad, y se acepta como doctrina corriente el bandillaje internacional.

Sobre el respeto al derecho de gentes—hermosa leyenda, merecedora de haber sido cantada por nuestro gran Espronceda—se levanta el brutal derecho del más fuerte.

De nada nos serviría la prosperidad material si la dejásemos abandonada é indefensa á merced del primero que llegue.

La regeneración necesita estar garantizada por la fuerza.

Rusia, Francia é Italia, después de sus desastres de Crimea, Sedán y Lissa, hicieron base de su regeneración el acrecentamiento de su poder naval y militar.

Solo á la ignorante espolifera puede ocurrirle regenerarse mediante la utilidad de un saco de garbanzos y haciendo cruda guerra á lo único que le permitiría reconquistar sus antiguos prestigios y aun salvarle de la quema que está más próxima de lo que muchos creen.

El cultivo de los campos, la implantación de fábricas, el adelanto de la industria y el desarrollo del comercio no es obra exclusiva del Gobierno, sino principalmente de la iniciativa particular que prefiere dejar lormir sus millones en los sótanos del Banco de España á invertirlos en la regeneración mercantil y el engrandecimiento de la Patria.

Pero hay otra regeneración que incumben á los Gobiernos: la del honor patrio, que no se defiende regateando unas cuantas pesetas, sino haciendo Marina y Ejército.

¡Regeneración!

Que se la encarguen á los apóstoles de la nefasta autonomía colonial, á los pactadores del humillante tratado de París, á los que fraguaron el vergonzante presupuesto de la paz, á los ruidosos del sofisma parlamentario, á los *controleurs* del estetismo meridional; en suma, á los fundadores y socios de la «and Company limited» del caciquismo nacional.

Atlante.

TELEGRAMAS DE LA COSTA

(DE NUESTRO CORRESPONSAL)

Exámenes de fin de curso.—El «Infanta Isabel».

San Fernando 5.

Terminaron hoy los exámenes de fin de curso de Administración de Marina. Cuatro aspirantes han sido suspendidos.

El crucero «Infanta Isabel» demora su salida para Algeciras hasta que amaine el temporal.—Corresponsal.

El «Nueva España».—El «Pelayo».

San Fernando 6 (9,30 m.)

El crucero «Nueva España» dispónese á salir para Algeciras.

El acorazado «Pelayo» termina el embarque de Artillería y otros efectos, y zarpará seguidamente para el Ferrol.—Corresponsal.

La expedición al Muni.

Cádiz 6 (9,15 n.)

El teniente de navío Sr. Gutiérrez Sobral ha conferenciado hoy con el delegado de la Compañía Trasatlántica para acordar los últimos detalles del viaje.

El «Rabat» está ya listo para el viaje y se anuncia que zarpará el lunes próximo para Las Palmas y Fernando Poo.

A bordo se han preparado amplios y cómodos departamentos de primera clase para 20 personas y de segunda para 12, habiéndose colocado en todos los huecos telas metálicas para evitar la entrada de los insectos que propagan el paludismo.

Lleva el «Rabat» una lancha de vapor de 12 metros de eslora, dos ametralladoras y un pedrero de bronce.

La permanencia de la comisión en el golfo de Guinea se cree que no bajará de seis meses.—Corresponsal.

CAMPAÑA REFORMISTA

CLICHÉS MINISTERIALES

Así como los escolares, después de las vacaciones del estío, se proponen aprovechar el tiempo, no faltar á clase un solo día y ganar el nuevo curso con brillante nota, del propio modo ante la perspectiva de la apertura de Cortes, todos cuantos están llamados por sus cargos oficiales á dar cuenta en ellas de sus propósitos, trazan planes y esbozan programas para hacer la felicidad del país.

Los ministros son los que más directamente tienen necesidad de apelar á estos boquetes del reformismo andante, y no pasa día sin que los diarios oficiales traigan á cuento lo que intentan hacer los consejeros responsables, ya desde las columnas de la *Gaceta*, ya en forma de proyectos de ley.

El conjunto de todas estas iniciativas constituye por sí solo un bello ideal, y si se realizase, esta pobre España, tan necesitada de buenos Gobiernos, sería una especie de país de Jauja, porque es imposible que tan bellos propósitos, en la hipótesis de que se convirtiesen en hechos, dejaran de dar los más opimos frutos.

Hay que reconstituir esto, lo otro y lo de más allá; hay que marcar una orientación en este ó en el otro sentido; hay que puntualizar esta ó la otra tendencia; hay, en suma, que acometer tales

ó cuales reformas que reclama imperiosamente el interés público.

Ese es, poco más, poco menos, el cliché ministerial en vísperas de la apertura de Cortes; y á turno par é impar lo usan respectivamente conservadores y fusionistas, sin que jamás llegue el momento de pasar de las palabras á las obras.

Y eso consiste en que á los reformistas españoles se les va toda la fuerza por la boca; el famoso *Opera et non verba* es la antítesis de su manera de ser, porque nuestros acreditados conquistadores de la política ministerial de todo tienen menos de hombres de acción, y por eso aburren al público con ditirambos reformistas.

Es la cosa más fácil del mundo hablar de todos los problemas nacionales sin penetrar en sus soluciones; decir, por ejemplo, que la Hacienda pública es mala y que precisa robustecerla; que la Administración es pésima y que hace falta purificarla; que la reorganización militar y naval debe acometerse con resolución y energía.

¡Muy bien! Todo eso estamos hartos de saberlo y oírlo á los partidos turnantes; la cosa es empezar, y que se vea alguna vez que los elementos directivos hacen algo de provecho.

Ahora, como tantas otras veces, en todos los Consejos de ministros que preceden á la apertura de Cortes, se tira la casa por la ventana en cuestión de promesas. La reorganización de servicios en los distintos departamentos ministeriales sirve al Gobierno de pretexto admirable para divagar sobre el socorrido tema de la reforma económica, y si se realizase cuanto se anuncia, bien pronto habría que cerrar las Cortes por haberse llegado á la perfección absoluta en materia política.

Desde hace muchos años nuestros partidos de Gobierno utilizan esos clichés, y va siendo ya hora de mandarlos retirar y que se manifieste alguna originalidad en los procedimientos ministeriales. El tiempo avanza, la labor es mucha, y precisa que no queden tan bellas teorías sin la correspondiente sanción práctica.

Y puesto que se trata de destruir corruptelas, y cortar abusos, y en el programa ministerial se proclama, como salvador, el principio de las orientaciones nuevas, comiencen éstas de una vez y salga el país de la incertidumbre en que le tienen sumido tantos y tan deslumbradores fuegos fatuos; cesen para siempre las supercherías de turno y lancémonos resuelta y denodadamente en el modernismo constitucional... ó dénsela los ministros un punto de sutura en los labios.

Abel Imart.

CUENTO

EL COCHE ALQUILADO

Angel se levantó más temprano que de costumbre, y se dispuso á salir.

Cuando llegó al portal caía un aguacero. Entonces recordó Angel que había empeñado el paraguas.

Pero era absolutamente preciso que saliese, y, decidido á arrostrar el chaparrón, se lanzó á la calle.

Había andado pocos pasos, cuando vio pasar un coche desahogado; llamó al cochero, hizole ver la hora y se metió en el carruaje, diciendo las señas de una casa.

Ya á cubierto de la lluvia, Angel empezó á reflexionar.

—Yo necesito cinco duros para esta noche. Virtudes me espera á las diez en el café del Vapor para que la lleve al baile. Tengo una docena de esos amigos que pueden prestar cien reales á otro; recorrer sus casas hasta que hallé uno que esté dispuesto á dármeles. En cuanto lo encuentre, pago el coche; no he de tardar más de una hora en dar con ese amigo, y dos pesetas más ó menos, poco importan.

Pensaba en esto cuando el coche paró. Angel vio al primer amigo, el cual, sorprendido con la visita, le respondió que no tenía dinero.

—Pepe me sacará del compromiso—dijo para sí Angel.—Y se encaminó á casa de Pepe.

Allí sufrió un nuevo desengaño. Su amigo no tenía dinero tampoco.

Cuando Angel se metió en el coche para dirigirse á casa del tercer amigo, había cesado de llover; pero ya no era posible abandonar el vehículo sin abonar dos pesetas al cochero, y á nuestro protagonista le faltaban ocho reales para reunir aquella cantidad.

—Si yo hubiera sabido que la lluvia iba á cesar tan pronto, no hubiese tomado el coche. Pero no importa—añadía para consolarse—; así al menos no me fatigo al buscar ese dinero. Lo malo será que no me lo preste nadie.

Esta idea le produjo un pequeño estreñecimiento.

En esto se detuvo el carruaje ante la casa del tercer amigo.

Angel subió la escalera palpitante de emoción... Su amigo no estaba en casa.

Bajó desesperado, dió al cochero otras señas y se sepultó en el fondo del carruaje, después de alzar las vidrieras, porque caía otro aguacero.

La casa adonde se dirigía estaba lejos de aquel sitio.

Felizmente encontró á su amigo en ella. Le explicó su situación aflictiva, y el amigo, que no tenía dinero, deseoso, sin embargo, de sacarle de quel apuro, inventó una traza que hacía suponer un resultado favorable.

Menos necesitado que Angel, aun conservaba una capa con que preservarse de los últimos rigores del invierno.

—Vé á empeñarla—dijo su amigo á Angel con acento épico.

—¡Ah! Gracias—exclamó nuestro protagonista.

Pero se le ocurrió una duda fatal. ¿Darían por la capa cinco duros?

Despidióse de su amigo prometiendo devolverle la capa en breve plazo, y volvió á meterse en el carruaje, dirigiéndose luego á la ventura hasta dar con alguna piadosa casa de préstamos.

No anduvo mucho sin hallarla. Desgraciadamente, abundan casi tanto como las tabernas.

La capa, apollada y todo, bien valía ocho duros.

Dicho esto, comprenderá el lector que á Angel no le dieran por ella más de cuarenta reales.

¿Qué hacía con dos duros? Eran las doce y media, y, por consiguiente, debía al cochero cinco pesetas. ¿Para qué le servían las cinco restantes?

Esto pensaba Angel bajando la escalera de la casa de préstamos, y decidido á recorrer las de todos sus amigos hasta dar con uno que pudiese prestarle lo que necesitaba.

Por otra parte, la lluvia persistía tenaz y copiosa.

Entró, pues, en el coche y dió las señas de la casa de Antonio.

—Es rico—pensaba Angel—; nunca le he pedido nada; me dará los cinco duros.

Y ya empezaba á forjarse ilusiones sobre el resultado de su nueva visita, cuando se le ocurrieron simultáneamente dos cosas: primera, que á aquella hora no estaría ya en casa; y segunda, que con dos duros que tenía y un poquito de suerte, pueden ganarse muchos duros.

En una palabra, el demonio del juego tomó asiento en la berlina al lado de Angel, y le habló al oído y le sedujo.

Angel dió contraorden al cochero, y, decidido á probar fortuna, se encaminó á una casa de juego.

Si pronto halló la de préstamos, más aún encontró aquella.

Cuando Angel llegó se sentaba el banquero.

Dos cartas cayeron sobre el tapete.

Angel apuntó con un duro á una de ellas, y un momento después la moneda pasaba con varias otras á engrosar el montón del banquero.

Puso el que le restaba, y ganó; apuntó luego con los dos, y ganó también.

Encontrábase, pues, con cuatro duros, ó sea uno menos de lo que algunas horas antes hubiera colmado su felicidad.

La fortuna pareció aquel día tomar por juguete al héroe de nuestro cuento. Ni dejó que su capital ascendiese de cuatro duros, ni quiso reducirlo á cero.

Por fin la luz del día cedió en la lucha que había sostenido con la lámpara que iluminaba la sala, y fué retirándose poco á poco.

Cuando Angel vio que el reloj señalaba las cinco, levantóse haciendo un esfuerzo supremo, y, decidido á jugar el todo por el todo, fué á poner á una carta los cuatro duros que en aquel momento poseía.

Sin embargo, un resto de prudencia le hizo conservar un duro, y apuntó solamente con tres, á causa de lo cual no perdió los cuatro.

Iba ya á poner el que le restaba, cuando el estómago le hizo recordar que no había tomado en todo aquel día más que el chocolate de Peña Damiana.

Este oportuno recuerdo decidió á Angel á abandonar aquellos lugares, y bajó la escalera lleno de desesperación... y de apetito.

A los veinte años, esto es lo que únicamente no puede perderse por completo.

Cuando Angel salió á la calle, lo primero que se presentó á los ojos de nuestro personaje fué el coche que le esperaba, y el cochero, cansado de no hacer nada, se quedó dormido.

A otro no tan honrado como nuestro héroe, tal vez se le habría ocurrido aprovechar aquel sueño feliz, librándose con la fuga del doloroso trance de pagar no teniendo dinero, imposible que Angel había de realizar sin saber cómo. Pero esta idea ni siquiera pudo ocurrírsele. Despertó al cochero, le dijo que le llevase al café más próximo, y allí devoró en silencio lo bastante para gastar el duro que llevaba.

Cuando hubo acabado de comer pensó más seriamente en lo difícil de su posición.

—Yo necesito cinco duros—decía apurando la taza de café á sorbitos.

Dos días antes había citado para aquella noche á Virtudes, y desde aquel instante se había dicho sin cesar para sus adentros: «Yo necesito cinco duros, necesito cinco duros».

De pronto se dió una palmada en la frente, pagó, salió del café y entró en el carruaje, encaminándose al sitio que ya juzgaba último puerto de su esperanza.

Luis era empleado, amigo de Angel, y generoso por añadidura.

Llegó á casa de Luis y tuvo la satisfacción de encontrarle, la dicha de conocerle con el relato de su compromiso, y la felicidad de que le diera las anheladas veinticinco pesetas.

Ya con ellas, Angel entró de nuevo en el coche y se hizo conducir al café del Vapor, suponiendo, no sin fundamento, que acaso Virtudes estuviera ya esperándole.

Cuando Angel bajó de la berlina, preguntó al cochero cuánto le debía y éste contestó que ochenta y ocho reales, nuestro héroe estuvo á punto de desmayarse.

Supla esta línea de puntos á todas las ideas que se agolparon en tropel á la mente de Angel. Pagó al cochero, y como último rasgo, propio de su carácter juvenil y atolondrado, le dió de propina los doce reales que restaban hasta los cinco duros.

Después dirigió al café una mirada á través de los cristales, y vió á Virtudes, que le esperaba ya pacientemente; luego se separó de allí con la desesperación en el alma... y sin un centimo en el bolsillo.

Lector, ¿has encontrado inverosímil mi cuento? Si tal te ha parecido, piensa en él un instante, y observarás, ni más ni menos, la historia comprendida de esas personas que para salir de un apuro se meten en otro.

¿Quién en su vida no ha hecho alguna vez lo que Angel? ¿Quién no ha alquilado inútilmente algún coche?

Miguel Ramos Carrión.

DIARIO DE LA MARINA

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

ANUNCIOS

Cuarta plana... 0,20 pias. línea
Reclamos... 0,75 >
Noticias... 1,25 >

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

SI, HAY INQUINA

El ministro de Marina ha tocado, en la entrevista que con él celebró un redactor del Herald de Madrid, en el punto sensible de la interesante cuestión de tan vital interés para la Patria, que ahora se pone otra vez sobre el tapete, al hablar de la inquina perjudicial que contra la Marina existe.

El Sr. Alonso de Beraza, distinguido redactor de El Liberal, en cuyas columnas ha publicado curiosísimos artículos financieros, recoge la alusión como si para él se hubiera hecho, y rechaza, en un artículo titulado Supuesta inquina, la especie de que ésta puede existir.

Es triste verse en la precisión de sostener lo contrario; pero la realidad de los hechos así lo requiere.

En un país como el nuestro, todo costas, todo litoral, es inquina el pedir economías en el presupuesto de Marina, ya de suyo tan exiguo, que su dotación es insuficiente para satisfacer las necesidades que todos lamentamos, y es inquina culpar de esos defectos a los mismos que son las primeras víctimas de ellas.

En un país como el nuestro en que toda la máquina administrativa está descompuesta y sus ruedas, faltas de la debida proporción, funcionan desahucadas, es inquina olvidar la maldad del conjunto para censurar solo una parte que, si no engrana debidamente, es por culpa del mecánico, y si está paralizada es porque se le escatima el aceite que en abundancia suaviza otras ruedecillas secundarias.

En un país como el nuestro, que acaba de sufrir tan tremenda catástrofe porque tenía pocos barcos y osos en malas condiciones, es inquina, é inquina cruel, culpar a los marinos de ineptos cuando dan su vida indefensos, porque no se les dota de armas defensivas, y se les acusa de no haber vencido aunque no tenían cañones para hostilizar al enemigo.

Es inquina estar entusiasmos cuando se trata de levantar el espíritu público en pro de una obra tan beneficiosa para la Patria, como es el dotarla de una escuadra que pueda pesar algo en las relaciones internacionales, y es inquina llevar a la opinión el convencimiento de que es malgastar el dinero emplearlo en las fuerzas navales, creyendo que sin ellas puede estar verdaderamente garantizada esa prosperidad interior que jamás podrá desarrollarse mientras no exista la confianza de que hay una defensa eficaz para protegerla contra las codicias exteriores.

Es inquina el arrojar manojos de lodo sobre la Marina por la adquisición de barcos inútiles, cuando se olvida que los marinos perciben fielmente víctimas de la disciplina, sumergidos con sus buques, cuyos defectos conocen, y que no son corregidos porque la opinión juzga un derecho todo lo que en la Marina se emplea; cuando se olvida que por el ministerio del ramo se desechan por malos y caros tres barcos que luego son adquiridos, aun en mayor precio, por el de Ultramar, y que pasan a figurar en la lista de buques de la escuadra al mismo tiempo que en la de acusaciones a los marinos porque poseen barcos que han costado mucho y sirven poco.

Es inquina hacer solidaria a la Marina de los actos de sus ministros cuando éstos visten el uniforme del botón de ancla, olvidando que el que se sienta en la poltrona no es un marino aunque pertenezca al Cuerpo, sino uno de los nueve individuos que forman el Consejo de ministros, en cuyo seno se trazan los proyectos que deben tender al mejor servicio del país y que se discuten en dos Cámaras legislativas con atribuciones bastantes para no dejar paso a lo perjudicial é introducir reformas beneficiosas.

Es inquina hablar de presupuestos extraordinarios sin admitir nunca la aclaración de que no han sido un DONATIVO sobre el presupuesto ordinario (como parece indicar la palabra extraordinario), sino un ANTIPOCO, que fué reintegrado con las rebajas hechas al presupuesto ordinario de Marina desde la fecha misma en que aquéllos se votaron.

Otros muchos puntos podría tocar, que sólo por la inquina, nacida de lamentables prejuicios, pueden explicarse; pero para no hacer interminables estos desahucados renglones hago punto final, deplorando con toda el alma ver que los que señalan defectos en la Marina no presentan al lado los medios de corregirlos, ayudando a este modo de una manera incoherente al crecimiento de injustificada inquina que desastres nacionales, sentidos y no explicados, han hecho nacer en la pública opinión.

V. Damara.

NOTAS DEL DIA

La reforma municipal.—Nombramientos senatoriales.—Reunión de las mayorías parlamentarias.—El vapor «Rabat».—Expedientes caducados.—Pago de alcances.—Apertura de Cortes.—Ley sobre las huelgas.—El conflicto obrero.—Descuento del Banco de España.—Los tribunales industriales.—La Comisión del Muni.

El ministro de la Gobernación se ocupa activamente en su proyecto sobre reforma de la ley municipal que presentará inmediatamente que se constituyan las Cámaras.

El presidente del Consejo someterá mañana a la real firma los decretos nombrando presidente y vicepresidentes del Senado, así como los nuevos senadores vitalicios.

La reunión de las mayorías de Ambas Cámaras tendrá lugar definitivamente el lunes próximo a las cinco de la tarde en el Senado.

El vapor «Rabat», donde embarcará la comisión del Muni, zarpará el lunes próximo de Cádiz para Gibraltar, Las Palmas y Fernando Poo, donde recogerá tropas negras de Infantería de Marina.

En breve se publicará por la dirección general de Administración local una disposición concediendo un plazo de treinta días para reproducir las instancias relativas a los expedientes caducados.

Por el ministerio de Hacienda se han puesto a disposición del de la Guerra, los fondos necesarios para satisfacer sus alcances a los repatriados.

El martes, a las dos de la tarde, se celebrará en el Senado el solemne acto de apertura de las

Cortes, leyendo la Reina el discurso de rúbrica. Formarán las tropas en la carrera.

Parece que el ministro de la Gobernación proyecta una ley sobre las consecuencias jurídicas de las huelgas para regular las relaciones entre patronos y obreros.

Según los informes oficiales sigue agravándose el conflicto obrero en Andalucía, especialmente en las provincias de Sevilla y Cádiz.

Todavía no ha elevado el descuento el Banco de España, pero lo hará tan pronto como llegue el momento oportuno.

Parece que está para ultimarse en breve el estudio relativo al proyecto de casación de los Tribunales Industriales.

Se calcula que durará seis meses el viaje de la comisión del Muni, y que del 8 al 10 de Julio próximo se reunirá con la comisión francesa en la ciudad libre del Gabon.

CONGRESO MARÍTIMO

Inauguración.

En el paraninfo de la Universidad se celebró ayer tarde, a las tres, la inauguración del Congreso marítimo.

El acto, que estuvo muy concurrido, fué presidido por el ministro de Marina, quien tenía á sus lados á sus compañeros de Agricultura é Instrucción Pública, y á los Sres. Maura, marqués de Comillas, Sánchez Toca, almirante Valcarlos, Saavedra, Aznar y marqués de Reinos.

Al abrirse la sesión pronunció el Sr. Maura breves palabras de saludo á los asistentes y de gracias al Gobierno y á los ministros, que autorizaban el acto con su presencia, garantía de éxito para el Congreso, que, por su parte, dijo, no viene á perder tiempo en estériles disquisiciones y vanos debates, sino á buscar soluciones concretas y de armonía entre poderosas fuerzas é intereses respetables, diversos y quizá contradictorios.

En nombre del Gobierno usó de la palabra el señor ministro de Marina, para dar testimonio de la satisfacción con que el poder público veía á la industria naval acometer con empeño la patriótica empresa de su desarrollo, y ofrecer su apoyo para que ésta se vea coronada por el éxito.

Acto seguido retiróse el duque de Veragua acompañado de sus colegas de Gabinete y ocupó la presidencia el Sr. Maura.

Este, después de exponer el orden con que se desenvolverán los debates, propuso el nombramiento de dos comisiones encargadas de formular conclusiones á discutir sobre los dos grupos en que se han dividido los temas acerca de los cuales ha de deliberar la asamblea.

Aceptada la propuesta, se suspendió la sesión por breves momentos para hacer la designación, y fueron elegidos para la primera, que ha de dictaminar sobre los temas 1.º, 2.º, 3.º y 5.º del primer grupo del cuestionario, los señores marqués de Comillas, Sánchez de Toca, Aznar Mata, Augusto Ibarra, Olaverria, Guardiola, Cornet, Torelli y Navarrete, individuos de la junta central, y los congresistas Sres. Conde, Setauain, Condes, Andujar, Montagu, Cardona, Espinosa, Noriega, Moyano, Alonso Colmenares, Jansoro y marqués de Hazas; y para la segunda, que ha de dar su dictamen sobre todos los demás temas, á los señores Saavedra, marqués de Reinos, Arístegui, Barreras, Gutiérrez Ricart, Guardiola, Arriaga, Uribarri, Maristany y Luna, individuos de la junta central, y los congresistas Sres. Gallástegui, Gortázar, Harandorena, Mercader, Gutiérrez Marcolla, García Cabezas, Garvia, Ferrándiz, Azórate y Agacino.

El Sr. Maura manifestó que estas comisiones se reunirán todos los días á las diez de la mañana en la Escuela de Artes y Oficios para estudiar los temas y designar los turnos; recomendó la brevedad en el uso de la palabra, por no permitir el reglamento más que diez minutos de duración en los discursos, y advirtió que las sesiones sucesivas se celebrarán en el mismo lugar, de tres á siete de la tarde.

Con esto se dió por terminada la sesión inaugural.

MARINA DE GUERRA

El programa naval francés

La preocupación actual en Francia es la de mejorar cada vez más su Marina de guerra, como medio de hacer frente á las contingencias del porvenir, tanto en un posible conflicto con su tradicional antagonista la Gran Bretaña, como para realizar sus aspiraciones de dominar en el Mediterráneo.

Los esfuerzos y sacrificios que así la opinión como los poderes públicos efectúan para el aumento de las fuerzas navales, no han logrado sin embargo, á juicio de personalidades autorizadas y competentes, conseguir, ni mucho menos, iniciar, una buena organización de aquella flota militar.

Así lo evidencian las manifestaciones hechas recientemente por Mr. Lockroy, antiguo ministro de Marina, el cual, interrogado acerca del programa de nuevas construcciones navales votadas por las Cámaras francesas, ha dicho lo siguiente:

«El programa naval para nuevas construcciones no es más que un pretexto para hacer creer al país que se han desarrollado esfuerzos extraordinarios en beneficio de la Marina de guerra, cuando en realidad la ejecución de las construcciones se reduce anualmente, desde hace ya algún tiempo, hándase dado exactamente en el plazo de siete años hándase para su realización, exactamente el mismo resultado que el tan ponderado programa naval que ahora se preconiza.»

Para que la Marina militar francesa esté en el más breve plazo posible á la altura de las circunstancias, ó sea en disposición de luchar y hacerse temer de propios y extraños, se necesita un vigoroso esfuerzo, no sólo de voluntad, actividad y dinero, sino también de energía y constancia por parte de los encargados de prever el porvenir.

Ahora bien; lo indudable es que los altos poderes quieren hacer creer á la nación francesa que se va á determinar ese esfuerzo cuando realmente lo que resulta es que se ha retrocedido en el ya iniciado; pues lo único que se ha hecho es subdividir el programa naval de nuevas construcciones en etapas correspondientes á otros tantos ejercicios económicos anuales, sin otro fin que el de poderlo efectuar sin graves sacrificios de los contribuyentes, y claro es que en siete años pueden ocurrir complicaciones marítimas demasiado serenas para que hagan ineficaz el resultado final.

De una vez, ó á lo sumo en dos, pudiera y debería realizarse el programa total de la reorganización naval, sin necesidad de esperar á 1907 para terminar el plan de construcciones, pero ya no es posible; la decisión está tomada y no queda más que esperar.

Pero si por lo que afecta al modo de llegar á las nuevas construcciones no se ha procedido con gran acierto, todavía es más lamentable lo determinado respecto al tipo de los buques puestos en grada en este primer año de los siete en que ha de realizarse el programa acordado.

Los nuevos tipos son defectuosos, mal concebidos y altamente impropios para el resultado

que de ellos se quiere obtener. En primer lugar, su tonelaje es demasiado débil, y lo prueba el hecho de que la misma Inglaterra no construye ya buques con un desplazamiento similar, y en segundo, su poder ofensivo y defensivo no está en relación con las nuevas necesidades; su artillería es casi la misma que está adoptada hace algunos años, no contiene grandes innovaciones y su velocidad y radio de acción no traspasan los límites conocidos.

Por estas y otras razones cree Mr. Lockroy que no se deben esperar grandes resultados prácticos del programa naval acordado por el Parlamento, que podrá servir, á lo sumo, como un punto de apoyo para más amplios planes, si es que Francia insiste en dominar el Mediterráneo y tener á raya las absorbentes iniciativas británicas.—X.

Australia la nación más rica del mundo

La nación más rica del mundo no es proporcionalmente la Gran Bretaña, ni la pequeña é industrial Holanda, ni tampoco los Estados Unidos. La revista Science Siftings afirma que la Australia es donde mayor tipo alcanza la riqueza media individual. Es rica en terrenos para la agricultura y la industria. Su prosperidad no depende de un sólo origen, sino que abarca el pastoreo, la agricultura y la minería en proporciones casi iguales, y dentro de poco en la misma estará la industria manufacturera. El valor total de los productos obtenidos en las colonias que forman la «Australia Commonwealth» fué mayor de 110 millones de libras.

«PATRIA Y SEA-POWER»

III

Volvamos al punto de partida. ¿Qué es sea-power? Digámoslo de una vez si acertamos la frase. Sea-power no es poder del mar; porque esta traducción implica transferir á la última frase un espíritu de que carecen las palabras. No es poder naval, no es poder marítimo, porque tradicionalmente, por asociación tradicional de ideas y de imágenes, poder naval es, para nosotros, escuadras de combate que no son más que un aspecto parcial del sea-power. Sea-power no es nada de eso.

Sea-power es la vitalidad expansiva de una nacionalidad marítima.

Sea-power es la plenitud del fenómeno de la vida nacional en sus relaciones externas y de cambio con las demás nacionalidades.

Sea-power es la plenitud de la personalidad nacional en sus relaciones con el resto del mundo.

Sea-power es ciencia nacional que crea industria, industria que crea comercio, comercio que manda productos nacionales á otras regiones y recoge productos de otras regiones para valorarlos y realizarlos con el trabajo de la actividad nacional.

Sea-power es leyes sabias que amplifican la personalidad individual; que despiertan y agrandan la personalidad individual despertando y agrandando la colectiva.

El sea-power es grande y es pequeño, porque sea-power es la totalidad del fenómeno de la vida nacional en su manifestación externa, y esta vida puede estar en la cumbre de su intensidad como en Inglaterra, ó en el accidente, accidente nada más, de una decadencia ó parálisis transitoria como en España; y digo transitoria, porque la Patria es eterna. Cuidar del sea-power, crear el sea-power, es preservar la vida nacional y amplificarla.

Pero la vida no es fuerza. ¡Ya lo creo! Por eso dije que la fuerza es un aspecto parcial del sea-power, una de sus manifestaciones, la garantía de la vida nacional en forma de fuerza ofensiva ó defensiva, según que la vitalidad nacional sea esencialmente expansiva por el desbordamiento de su vigor, ó de recogimiento accidental en espera de mejores días y mayor crecimiento.

Este aspecto parcial del sea-power no es, desde el punto de vista adoptado, sino la garantía de la existencia de aquél, el brazo nacional protegiendo la vida nacional, el arma que empuñan las manos de la Patria, impulsadas por el corazón de la misma, para preservar y garantizar la circulación de su vida externa en sus contactos, conflictos y resistencias con los movimientos externos de otras vidas nacionales. Leyes consuetudinarias, leyes escritas, leyes morales, leyes personales internamente la vida individual, las personas jurídicas, las personas sociales; y, sin embargo, para su acción y libre desenvolvimiento existe la fuerza como garantía de aquellas regulaciones, bajo la forma de gobiernos que no fueran ciertamente necesarios si no fuera su fin la ampliación del individuo, la ampliación del hombre, coartando con la fuerza los intereses y fuerzas que á aquella finalidad suprema se opongan.

Existe la fuerza al lado de la ley en el orden interno de las naciones, y no quieren, sin embargo, los hechos de las teorías de la paz afirmación de existencia nacional y protección por el único procedimiento posible: la fuerza naval militar, que no tiene ni puede tener otra misión. No comprenden que la vida es actividad externa, proyección externa de la interior actividad orgánica ó social, revelándose por la labor industrial irradiada por corrientes comerciales á lugares y espacios exteriores á los linderos de la Patria. No ven claro que esta vida, que esta sea-power se suprime con un bloqueo de las costas nacionales por fuerzas beligerantes enemigas.

No vislumbran que una nación bloqueada, es una pobre nación vencida, es una Patria arrollada, ultrajada y desgarrada por los proyectiles de las fuezas enemigas, bloqueando y bombardeando los puertos litorales, matando la vida beneficiosa para el comercio y reacción, reteniéndola en un estúpido aislamiento de muerte la vida interna del propio corazón nacional.

No alcanzan, por último, á comprender, acaso porque no quieren contemplar la realidad histórica y la realidad actual, lo que un ilustre hombre público español dijo no ha mucho tiempo: que las venturas nacionales unen y que las desgracias separan y fraccionan, siendo, según mi juicio, á entender que, perturbada ó quebrantada la conciencia nacional en el ritmo de su vida, por el sufrimiento de los desastres, tienden á desintegrarse y dispersarse los elementos que la forman, destruyendo su unidad y enlace armoniosos. Así, en efecto, ocurre con la vida. Cuando se va, cuando hay, y que son pura materia. Y hay algo más horrible que colonias que se pierden. No creo que exista, no sé que exista causa más destructora, ni más mortífero efecto para una conciencia nacional debilitada, y enferma que esa retención de su vida por un bloqueo comercial de escuadras enemigas y un ultraje permanente de sus costas bombardeadas.

Ya sé que mil frases eloquentes sacadas de los archivos polvorientos de nuestro lenguaje pueden pronunciarse contra estas afirmaciones. No es extraño. Rutina es una forma de inercia en las ideas; resistencia del pensar antiguo contra las intimpiones del pensar moderno, y hace poco tiempo, rutinas é inercias fueron parte de nuestras desventuras.

Hay que salir al encuentro de todas las ideas vulgarísimas, que, con serlo tanto, no dejan de influir, por el efecto agobiante de su masa en las convicciones del propio espíritu.

Encarecen tanto la pobreza de los recursos nacionales que, casi casi, si sea-power no es otra

cosa que la definición antes presentada, no existe en España fenómeno de vida colectiva, y es, por tanto, innecesario que mantenga y proteja su existencia.

La Patria es un hecho real; reside en el espíritu y en el corazón; es imagen externa y sentimiento del alma. Se vive en ella, y en el propio ser representan las pulsaciones de su existencia.

Descender á razonamientos materiales, cuando una espiritualidad potente palpita en el fuero militar es cosa impropia de militares, y sin embargo, nada más fácil contestarles.

Se miden las fuerzas por sus resultados materiales, por realidades de movimiento y de trabajo; se miden las ideas por realidades de movimiento y trabajo social; también se mide, aunque muy pobre y parcialmente, la intensidad de la vida nacional, el sea-power en sus resultados y efectos naturales. Gradúemos lo que acusa la balanza comercial, la naval y la terrestre.

Vamos de ésta el trabajo nacional que cruza el Pirineo, yende á Europa por ferrocarril y el trabajo extranjero que la vida terrestre nos devuelve. Hagamos igual cómputo para lo que al mar lanzamos y lo que del mar recogemos; y aunque yo no lo he visto, ni puedo guardarlo, ni quiero guardarlo, porque es ajeno á mi dominio y profesión, pongo cualquier cosa á lo que hay una desproporción formidable entre los resultados del balance naval y del terrestre á favor del primero. Sumemos al primero la corriente de cabotaje las masas comerciales que viajan entre los puntos del perímetro peninsular facilitando la vida de esta hermosa unidad geográfica que es nuestra nación. Valoramos las corrientes de endosmosis y exosmosis en unidades monetarias, y el resultado de las dos, la suma de ambas, por uno, aumento contrarias, su agrado mide la intensidad ó velocidad del movimiento, es el sea-power nacional la vida que hay que proteger.

Pero, ¿quá más que esto es nuestro sea-power? No, hay mucho más. Esa es vida actual, trabajo realizado, riqueza en marcha. Para medir el sea-power en su totalidad, sería preciso apreciar también toda la energía potencial acumulada en nuestro subsuelo, nuestras minas de carbón, hierro y demás metales y todas las demás riquezas inexploradas que son actualidades del porvenir.

No creo necesario diluir más las ideas de lo que llevo expuesto que no aportaría mayor claridad á la cuestión. O se ve el sea-power, ó no se ve.

De las dos cláusulas de esta disyuntiva surgen dos estrategias diferentes. De la segunda una estrategia de muerte. De la primera, una estrategia fecunda y viva. Supone aquélla la postración nacional, el declive de nuestro desastre, el descenso de máxima pendiente, sin fondo, sin punto mínimo en su curva.

Indica la segunda, por lo menos, una vigorosa reacción del espíritu que, sintiéndose fuerte, se dispone á nuevas luchas y á grandes esfuerzos en pro de una verdadera regeneración nacional. Mira una de ellas, exclusivamente, por la limitación de su horizonte, á la defensa de costas, y entiende por tal la defensa de los territorios nacionales, peninsulares é insulares, acumulando en ellos cañones y torpedos.

Esta estrategia es genuinamente terrestre, con lo cual quiero decir que ningún oficial de Marina ni militar inteligente la patrocinara. Es, por lo demás, evidente, que tal estrategia sólo puede ser privativa de aquellos cuya visión distinta intelectual no pasa de la corta ó larga extensión de sus narices. Confunden la tierra nacional con la vida nacional; la estructura y osamenta con el nervio y con la vida. No ven que puertos y ríos son conductores, desagües de riqueza, expansiones patrias. Crean, por el contrario, que son asideros, puntos débiles de fácil acceso al enemigo. No comprenden que la costa es sección por donde fluye al exterior la vida nacional. En la costa no se ven más que peñas y terruño patrio, y naturalmente se aprestan á defenderla, amontonando cañones y torpedos.

Pues bien; dejemos á un lado la imposibilidad absoluta del procedimiento. Si toda la costa se convierte en cañones, y cada molécula del primer cordón anaco que besa las peñas patrias se transforma en un torpedo, estará inexpugnablemente defendida la integridad del territorio, pero la vida nacional estará muerta.

MANUEL ANDÚJAR.

Teniente de navío de primera.

Reconstitución de la Armada

En la Sociedad Económica de Amigos del País, de Córdoba, se celebró ayer tarde la primera reunión de propaganda para la reconstitución de la marina de guerra, organizada por la Económica de Almería.

Asistió á dicho acto el viceministro, Sr. Cervera, quien pronunció un discurso en el que atribuyó las desdichas nacionales y el fracaso en las Antillas á los vicios de nuestra administración, al largo y embarazoso expediente y á los errores de todos.

Dijo que de los cuatro barcos que tenemos, la «Victoria» y la «Numancia» están incompletamente inútiles, y terminó abogando por la construcción de una buena escuadra.

TELEGRAMAS

(DE LA AGENCIA FABRA)

La Bolsa. París 6.

Exterior español: 71,45 (Apertura). 3 por 100 francés: 101,05 (Apertura).

Londres 6.

Exterior español: 70,75 (Apertura). > < 70,50 (Clausura).

Londres 6.

El Banco de Inglaterra ha bajado el tipo de su descuento del 4 al 3 y 1/2 por 100.

París 6.

Recibido el 7. Después de la hora oficial han cerrado hoy: Exterior español: 71,60. 3 por 100 francés: 101,17.

Londres 6.

Recibido el 7. Exterior español: 70,60.

La embajada marroquí.

Portsmouth 6.

Recibido el 7. La misión marroquí encargada de felicitar al Rey de Inglaterra con motivo de su advenimiento al trono, ha llegado hoy á este puerto, siendo recibida con los honores militares.

Después ha salido para Londres en tren especial.

Congreso Internacional.

Berlín 6.

Recibido el 7. Con asistencia de los ministros de Hacienda y del Interior se ha verificado hoy la apertura del Congreso Internacional de bomberos.

El número de delegados asciende á 1.500, representando á Francia, España, Portugal, Inglaterra y otras potencias.

El ministro del Interior ha pronunciado un breve discurso dando la bienvenida á los congresistas.

Se han dado vivas á las naciones representadas y á los Soberanos por las mismas.

IMPRESIONES DE LA PRENSA

Trozos escogidos

El Globo:

«Las personas significan poco al lado de las ideas. Un principio de buen Gobierno vale bien una multitud de acusaciones. Escasos tanto los pensamientos acertados y los hechos estimables, como abundan éstos sino con la luz de aquéllos; y en materia de luces, ya, salvo las candidas mariposas, nadie se deja engañar.»

Lo ahí por qué se agitan en el vacío nuestras principales lumberas. Su luz artificialiosa ya no deslumbra ni engaña á nadie.

El País:

«Pedir programas á nuestros políticos, es peor que pedir peras al olmo, que el olmo al fin y al cabo no las da; pero con eso se ahorra uno el chasco de coger el programa y ver que está pocho, hueco y corroido de gusanos.»

Pedir programas á nuestros políticos es pedir agua al mar ó arenitas á la playa; darán cuantos les pidan y aun alguno de añadidura; pero nadie hable de cumplirlas. Por eso precisamente son tan pródigos en el ofrecer.

Si de algo pecan ministeriales y opositonistas, no es de guardar silencio, sino de haber hablado por los oídos.»

Por lo cual ninguno tiene autoridad para ejercer de Catón. Pero como ya es hora de hacer mucho y hablar poco, es indispensable buscar los hombres de acción y volver la espalda á los parlamentarios.

El Nacional:

«Unas ruedas mueven á otras en la máquina social; y mirando más allá del presente, vemos en las huelgas un servicio á los mismos intereses que de momento parecen contrariados, pero que reciben un impulso conveniente para su desarrollo, compelidos á marchar al paso de los que arrastran.»

Lo que importa en la agitación obrera es encanalarla, seronar las exaltaciones perniciosas para todos, y eso es lo que falta. Se ha dejado vía libre sin competencia ni estorbo á las utopías; no se acercan más que malos pastores á la masa proletaria.»

A palos no se puede reunir el rebafío. La ciencia del pastor consiste en saberlo conducir á través de la aridez de los campos hacia las verdes praderas, donde encuentre abundante, sano y nutritivo pasto.

La Correspondencia de España:

«Reformar el reglamento contra la verbosidad excesiva, es cosa tratada de antiguo. Pero esa reforma, si no la hacen los periódicos, reduciendo á pocas líneas el discurso más largo; dedicando los comentarios al discurso más corto; suprimiendo toda referencia sobre las rectificaciones, y denunciando á las personas de buen gusto los barbarismos gramaticales, el desorden de la sintaxis, los conceptos vulgarísimos, las contradicciones y las citas equivocadas de los eruditos, y toda la maleza que va en haces de cartillas inútiles al Diario de las Sestones.»

En materia parlamentaria el radicalismo debe ir más allá. ¿Para qué tanta prosa? Supresión absoluta.

Prodigios de la suerte

Cuenta el autor de The Highland Gaggie que William Middleton, «pipers» que fué durante veintidós años en los «Gordón Highlanders», vive todavía en Edimburgo. En la batalla de Kanderbar, mientras estaba tocando en su «pipe» callose ésta bruscamente. Sentóse Middleton para componerla y creyeron todos que había muerto; pero él dijo: no, no, valgo todavía por dos hombres muertos, y se levantó y volvió á soplar con más fuerza. Así siguió, enardeciendo con sus tocatas el ánimo de los soldados de su compañía hasta terminar el combate. Entonces vióse con asombro que había recibido una bala en su «pipe», otra en el cobre de su yelmo, otra en su «kilt», otra que arrancó un botón de su uniforme, otra que rompió su cantimplora, otra en su mochila, y por fin una que arrancó el tacon de su bota... ¡y salió él sin un arañazo!

CONSEJO DE MINISTROS

El celebrado el miércoles por la tarde ofreció escaso interés, y los acuerdos en él adoptados fueron tan insignificantes, que los ministros consideraron innecesaria la redacción de la nota oficial.

El Sr. Moret se ocupó con alguna extensión de las huelgas planteadas en diferentes poblaciones de la Península, manifestando haberse solucionado ya la de Badajoz, y respecto á la de la Coruña dijo que, sin cuando parece ha desaparecido, por lo menos en su aspecto peligroso, se halla la tiente todavía.

Por esta causa no acordó el Consejo hacer alguna indicación á la junta de autoridades de aquella asipital para que levantase el estado de sitio, que continuará hasta que la normalidad se halle completamente restablecida.

De la constitución de las mesas de las Cámaras sólo se ocupó el Gobierno para acordar los nombramientos de presidente del Congreso y del Senado á favor de los señores marqués de la Vega de Armijo y Montero Ríos, respectivamente.

El Sr. Villanueva dió cuenta del decreto estableciendo la edad á que deben jubilarse los ingenieros; pero se aplazó su aprobación hasta que sean evacuadas algunas consultas que á última hora se consideraron necesarias.

El general Weyler, después de leer un telegrama del capitán general de Galicia acusando tranquilidad en la Coruña, abandonó el Consejo por tener que salir para Andalucía con objeto de revisar las remotas establecidas en aquella región.

De la redacción del discurso de la Corona se habló en términos generales para indicar los asuntos de que debía tratarse en aquel documento y se encomendó su redacción al Sr. Moret.

Hoy se celebrará también Consejo para ultimar todos los detalles relacionados con la apertura de las Cámaras.

MINAS DE CARBÓN DEL ESTADO

Dice el Coat Merchantand Shipper que el Gobierno alemán ha comprado en Westfalia algunas muy importantes minas de carbón, cuyo valor es difícil apreciar, considerándose extremadamente módico el precio de un millón de libras que, según se cuenta, ha pagado por ellas el ministro, atendidas las ventajas que su adquisición reporta al Estado.

Las minas referidas están flanqueadas por caminos de hierro y canales y cruzadas por tres ríos navegables, lo cual abaratará considerablemente el flete. El carbón es, á lo que se asegura, de inmejorable calidad.

ECOS DEL LITORAL

Sevilla 5.—El vapor Ingés «Restormet» ha terminado esta tarde de cargar mineral de hierro (Carro), con 3.108 toneladas...

—El vapor trasatlántico «March» continúa embarcando su cargamento completo con destino a Nueva York.

—Han quedado amarrados a los muelles de nuestro puerto los vapores «Anita», «Salvador», «Santa Ana», «Castilla», «Miguel Sáenz», «Ibáñez», «La Cartuja», «Goya» y «Cabo Oreux» (españoles); «March», «Hiawatha» (yate inglés); «Guimer» (yate francés).

—Vigo 5.—Atracaron al muelle los vapores «Rita», que proceden de Liverpool, «Triana», de Sevilla, y «Felisa», de Cádiz.

El «Rita» trae 618 cajas de lata, 150 tubos de hierro, 160 lingotes de estaño, 10 atados con chapas de hierro, 10 con acero común, 40 barricas de sulfato de cobre, 30 cajas de máquinas de coser, 99 barriles de sebo, tres fardos de hilaza, dos cascos de alumbre y otras pequeñas partidas.

—Ea total 82 toneladas. —Se halla en bahía el «Alvarado», con carga de Hamburgo.

Alíja 60 toneladas, entre otras cosas, 15 sacos de café, 16 cajas de ferretería, dos con mueble de madera, 17 bultos con accesorios de máquinas, 50 balas de pasta de madera, 21 bultos de productos químicos y farmacéuticos y 1.860 barras de hierro.

También han entrado los pallebots «Delina», de Noya, y «Paquete de Vigo», de Muros; y los balandros «Concepción», de Riveira, y «Asunción», de Marín.

—Esta mañana se hallaba bordeando por la ría la barca «La Vinuesa», que ha sido despachada para Filadelfia.

Vigo 5.—El vapor «San Ignacio de Loyola», de la Compañía Trasatlántica, tomó 16 pasajeros para Río Janeiro y Buenos Aires y 35 toneladas de carga con igual destino.

Cornúa 4.—Zarpó ayer tarde de nuestro puerto, conduciendo 56 pasajeros para Buenos Aires, el vapor inglés «Grieta», que procedente de Liverpool y la Fallice había fundado en nuestra bahía.

Ayer de madrugada un vapor de pesca, al Nordeste de las islas Sisargas, encontró una ballena de señal de las «volant» que en el mar habían echado los pescadores del Són para determinar la posición de sus redes.

Cerca de aquella ballena estaba un lancha de las del Són que se disponía a recoger las «volant» y avisó a los tripulantes del vapor para que variasen un tanto el rumbo.

No hicieron caso alguno de la advertencia y cogiendo al paso la ballena cortaron la cuerda que la sujetaba, yéndose al fondo gran cantidad de aparejos de las «volant».

De este hecho se dio cuenta al comandante de Marina, quien prometió corregirlo.

Ferrol 4.—Con gran actividad se están haciendo varias reparaciones en el aviso «Giralda», que el día 20 del actual debe estar listo para zarpar para San Sebastián.

Ayer se trasladó a Jubis, donde pasará la temporada de verano con su familia, el capitán general del departamento.

Gijón 4.—En su pueblo natal, Muros de Galicia, ha fallecido a la avanzada edad de ochenta años el acreditado y conocido capitán de la Marina mercante D. Carlos Iglesias.

A fuerza de trabajo había reunido una modesta fortuna, de la que últimamente disfrutaba con tranquilidad como premio a su larga y penosa carrera.

Alicante 5.—Ha fundado en Santapola con objeto de practicar ejercicios, el acorazado guarda-costas «Victoria».

Bilbao 6.—Ha salido de los diques secos de la Compañía Euskalduna, después de haber efectuado algunas reparaciones, el vapor de la Compañía Vasco Andaluza «Cabo Espartal».

Ha entrado en nuestro puerto el aviso de guerra nacional «Urania», quedando fundado en Olavega.

LO DEL YATE REAL INGLÉS

Se han circulado órdenes para que esté listo para el servicio del Rey en 24 de Julio el nuevo yate famoso yacht. Los presupuestos han sido excedido en tales términos que, según se cree, el yate cuesta ya hoy más de un millón de libras y costará cuando esté corriente más de lo preciso para construir y equipar un acorazado de los más potentes.

EL VAPOR «RABAT»,

Preparativos hechos.

Al vapor «Rabat» se le han arreglado las cámaras de primera, capaces para veinte pasajeros en ocho departamentos.

Se ha puesto un lujoso despacho para el presidente de la comisión, Sr. Jover; un salón para fumar, cuartos de baños, duchas, etc.

Empezaremos por decir que el «Rabat» es el antiguo «Pasajes», de 1.000 toneladas de desplazamiento: fuerza de 150 caballos que desarrolla 600 indicados: máquinas de alta y baja presión.

En la Cámara de segunda, capaz para diez ó doce personas, se han puesto alojamientos solo para tres.

La de tercera se ha puesto en condiciones para ser desahogadamente habitable en baños y duchas, incluso para la tripulación.

Todos los departamentos llevan cubiertos los huecos con tela metálica para evitar la entrada de insectos, que en los sitios á donde va á ir el «Rabat», abunda mucho, inoculando enfermedades de aquel país.

La enfermería va ampliada para ocho enfermos, con todas las perfecciones higiénicas; está muy ventilada.

Se ha instalado una nevera además de las dos propias del buque.

Ha quedado embarcado un botiquín muy bien surtido.

Las cámaras, salones y demás departamentos, han sido dorados y pintados de nuevo, así como decorados con cortinajes y mobiliario de mucho gusto y elegancia.

Lleva el buque un destilador de 90 galones por hora.

Conducirá á bordo una lancha de vapor de 12 metros de eslora; dos ametralladoras Maxim Nordenfled, de 11 milímetros y un pedrero de bronce para salidos y avisos; un dinamo Edison sistema Ideal de 65 voltios y 50 amperes múltiplo.

La instalación es iluminación eléctrica es profusa y elegante, con faroles de situación y topes y dos tocos con doce lámparas de 16 bujías.

El servicio de fonda será el de primera cámara de los trasatlánticos; se llevarán lujosas vajillas, que ya están escojidas.

El «Rabat» ha sufrido una reparación amplia y minuciosa en cámaras y calderas, hasta tal punto que podrá navegar dos años sin necesidad de nuevas reparaciones y con un andar de once ó doce millas por hora á toda fuerza.

Como dicho buque ha navegado casi siempre en los mares de las Antillas, está preparado para países cálidos: posee una sobrecubierta apoyada en la borda principal que forma una toldilla corrida de popa á proa donde están los camarotes de los oficiales.

El buque de que nos ocupamos reúne excelentes condiciones marineras; varias veces llevó tropas á Cuba, y en más de una ocasión fué combatido por fuertes temporales.

El casco del «Rabat» se ha pintado de blanco,

como es costumbre, para refracción del sol en países de temperaturas elevadas. La tripulación la componen el capitán señor Pano, tres oficiales, un primer maquinista, otro segundo y otro tercero electricista; capitán, médico y practicante; un primer mayordomo, un cocinero repostero, un ayudante de cocina, pinche, marmítico, siete camareros, gambuseros, mozos, cuatro marineros más de los que pertenecen á la dotación de costa y además tres fogoneros y un palear; un artillero de mar, primero y segundo contramaestro y un carpintero.

La marina rusa

La Gaceta de San Petersburgo anuncia que el Ministerio de Marina ha encargado la construcción de un nuevo crucero á la Compañía de constructores de buques; este buque llevará el nombre de «Almaz» y tendrá un desplazamiento de 3.200 toneladas.

Procedente de los astilleros de Izora ha llegado á Cronstadt el torpedero «Berkout» para hacer sus pruebas, quedando mientras tanto agregado á la escuadrilla de instrucción de la Escuela de maquinistas navales.

¿QUÉ ES NUEVA YORK?

La Comisión de ingenieros norteamericanos que llevaron á la Exposición de París el colosal plano de la ciudad, han hecho de él una gran tirada, acompañándole de la correspondiente memoria, que es un decanado de gusto, de observación científica y de estadística moderna.

La «nueva Nueva York», según la denominación de la ciudad, comprende, independientemente de la ciudad antigua, los barrios agrupados á lo largo del río Hudson y del Atlántico. De ahí que la población actual sea de más de tres millones quinientos mil habitantes, en vez de un millón ochocientos ochenta y un mil cuatrocientos treinta y seis con que contaba en 1895.

La superficie de la nueva Nueva York es de 79.802 hectáreas, sobre las cuales se encuentran 444 puentes, 1.295 iglesias, 127 hospitales, 51 cementerios, 67 teatros, 445 escuelas públicas, 110 escuelas particulares y 174 retenes de bomberos.

El puerto de Nueva York sirve de punto de enlace á 106 líneas y recibe anualmente 5.289 vapores y 6.769 buques de vela.

La renta anual de la administración municipal es de 467 millones y medio de francos, y su deuda es de 1.300 millones.

El número de emigrantes desembarcados en Nueva York durante el año que terminó en 30 de Junio, ha sido de 341.711, con un aumento de cerca de 100.000 sobre el año precedente.

Los mayores contingentes los proporcionan siempre los italianos (69.019), los polacos (38.855), los irlandeses (25.000), los alemanes (23.232) y los escandinavos (22.847); los franceses están representados tan solo por 1.956 emigrantes, y los españoles por una cifra insignificante.

NOTICIAS

En Sevilla un contrabandista que se dedicaba al marufo tuvo una cuestión con un empleado del resguardo y pasando de las palabras á los hechos le disparó un tiro de revólver que le produjo una herida grave en la ingle.

En Oádiz, al efectuarse el encierro de la corrida de ayer, se desmandó uno de los toros y emprendiendo vertiginosa carrera, arrolló á un joven produciéndole conmoción cerebral. El toro dió también una cornada al caballo que montaba el industrial D. Emilio Quintana, quien cayó al suelo sin consecuencias. El toro fué recogido por un cabestro y encerrado en la plaza.

En Lyon los obreros del puente Faculté exgeten del Ródano un voluminoso paquete que contenía una pierna de mujer cortada á diez centímetros por encima de la rodilla.

La pierna, que ha sido hallada en el mismo sitio donde se encontraron los restos de una mujer descuartizada, ha sido enviada á la escuela de medicina, donde examinarán si es una pieza anatómica ó consecuencia de un nuevo crimen análogo al que se descubrió hace tres meses.

La huelga de los fundidores de Sevilla, se ha solucionado, excepto en la fábrica de Portillo, en la que los moñanos volverán los operarios al trabajo.

En Roma, un individuo muy bien vestido se introdujo en la habitación inmediata á la en que se hallaba S. S. León XIII, y precipitándose hacia la puerta de dicha habitación empezó á gritar: —¡Papa! ¡Yo soy tu sucesor! ¡Venga la tiara, que me pertenece!

Los guardias nobles consiguieron detenerle á pesar de la resistencia que hizo, resultando ser un monomaniaco religioso llamado Valentín Paterno.

Al enterarse S. S. de lo que ocurría ordenó no se le maltratase y lo condujesen al manicomio.

El suceso produjo gran emoción en el Vaticano, donde parece inexplicable que dicho sujeto pudiese introducirse hasta la antecámara del Papa.

De Sevilla han salido para Carmona dos compañías de infantería por existir el temor de que se altere el orden público.

El último número que hemos recibido de El Mundo Naval Ilustrado contiene entre otros notables trabajos los siguientes: Los Principes marinos, por el marqués de Piliars; La decadencia marítima de Inglaterra, por Lorenzo D'Adda; Intendentes fallecidos, por don Donato; Congreso Naval, por Joaquín López Pérez; Congreso marítimo, El Vicario de Zanzanz, Crónica naval, Puertos, Construcciones y otros.

También contiene magníficos grabados expresivos de los nuevos sistemas mecánicos para la carga de carbón y minerales en los lagos norteamericanos y de otros asuntos de actualidad.

Blanco y Negro dedica parte del notable número de esta semana á conmemorar las tradicionales fiestas del Corpus en Granada con admirables páginas en color y excelentes originales literarios y artísticos inspirados en la ciudad morisca y en la oriental Alhambra, firmados por Sellés, Arturo Reyes, Blanca de los Ríos, Tomás Martín, Ruiz Morales y Larrocha. En el resto del número merece citarse un cuento de Roure, ilustrado en colores por Huertas, y en las actualidades, varios retratos del artista italiano Frégoli, los proyectos de monumento á Alfonso XII, el Concurso hípico y una interesante nota política de Xaudaró.

Anteojos roca precisión.

Únicos que conservan la vista, como garantía los da á prueba Mr. J. Dubosc Óptico, Arenal 19 y 21; sucursales: Magdalena, 16 (Oviedo) y Paseo de Valencia, 24 (Pamplona). Estas dos y 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 AGENCIA FABRA)

La Bolsa. París 7. Apertura de la Bolsa de hoy. Exterior español, 71,77 y 71,90. 3 por 100 francés, 101,27.

Exterior español, 70,50. Londres 7. Vapor correo. Habana 7. El vapor «Isla de Panay» de la Compañía Trasatlántica ha salido de este puerto para el de Puerto Limón.

Buenas noticias. Londres 7. Un despacho de Bruselas que inserta The Morning Post, da cuenta de haber declarado la Legación del Transvaal que el general De Wet se halla al frente de la nueva invasión de la Colonia del Cabo.

El informe del general Bohta acerca de la situación de los boers es muy optimista; en él se asegura que existen 24.000 hombres en disposición de combate.

INGLESES Y BOERS

Para la guerra.—Un escándalo. Londres 7. Cámara de los Comunes.—Sesión de la noche última.

Se vota un crédito de 15.779.000 libras esterlinas para atender á los gastos de la guerra del África del Sur y principalmente al de los transportes.

Lord Stanley anuncia que se ha abierto una información acerca de la acusación que pesa contra algunos oficiales ingleses de haber recibido dinero para aceptar muchos caballos inservibles comprados en Austria.

Este escandaloso asunto está llamando en gran manera la atención, pues se murmura que gracias á la guerra del África y á la manera como se han realizado algunos contratos se han enriquecido muchas personas.

INFORMACION DE MARINA

Los presupuestos. Encuétrase muy adelantada la confección del presupuesto del ministerio de Marina, en el cual, según ya tenemos anunciado, podemos adelantar que solo se introducen ligeras economías en algunos servicios, con objeto de dotar mejor otros que se consideran más importantes.

Entre éstos, parece que se atiende con preferencia á la instrucción con cuyo fin se aumenta la consignación de los buques destinados á escuelas.

En el Consejo de esta tarde el señor duque de Veragua trató cuenta del presupuesto de su departamento, y con este objeto ha conferenciado extensamente con el intendente del ministerio para recoger algunos datos que considera conveniente exponer á la consideración de sus compañeros.

Es también muy probable que se ocupe el duque de Veragua del crédito extraordinario de seis millones que ha solicitado para atender á las necesidades de los arsenales hasta fin de año.

Cuerpo Jurídico de la Armada.

Se ha declarado de Real orden, salvo en aquellos casos en que la índole especial de los servicios de Marina determinen, á juicio del ministerio, alguna incompatibilidad, no existe inconveniente alguno en que los individuos del Cuerpo Jurídico de la Armada en activo servicio ejerzan la profesión de abogado, con la excepción de que no podrán intervenir en los asuntos que se substancian por los Tribunales de Marina ó en que sean partes las autoridades de la Armada, quedando comprendidos para su comparecencia ante los Contenciosos administrativos, en la incompatibilidad que con carácter general establece el art. 252 del reglamento de lo Contencioso de 22 de Junio de 1894.

Ascensos.

Han sido promovidos al empleo superior inmediato, en vacantes reglamentarias, los alféreses de navío D. Guillermo Colmenares y don José González Roldán, y el teniente de navío D. Antonio Bionde y de Viesca.

Horas de oficina.

Mañana, con motivo del desastero, no habrá oficina en el ministerio de Marina.

Desde el próximo lunes las horas de despacho serán de ocho de la mañana á una de la tarde.

CONGRESO MARÍTIMO

PRIMERA SESION

Da principio á las tres y media bajo la presidencia del Sr. Maura.

Abrese discusión acerca del Primer Tema.

«Disposiciones necesarias para fomentar las navegaciones de nuestra Marina mercante y su crecimiento armónico con el de nuestras industrias siderúrgicas y de construcción naval.»

Concedida la palabra al Sr. Ricart y Giral sostiene que la mayor parte de los buques mercantes que se construyen en el Uruguay, debido á que allí solo se paga el 4 por 100 de escritura, mientras que en España es necesario satisfacer 25 pesetas por tonelada además de sufrir todas las dilaciones á que da lugar el interminable expediente.

Entiende que para facilitar el abanderamiento de nuestros buques deben rebajarse los crecidos derechos que por aquel concepto se pagan y dar mayores facilidades á los navieros para realizar aquellas operaciones.

El Sr. Olaverria sostiene que la industria naval necesita tanto como la que más del apoyo de los poderes públicos, y entiende que si ha de fomentarse aquí las construcciones navales deben concederse también primas á la construcción.

Manifiesta que si la Marina mercante francesa no tiene la importancia que la de Alemania ó Inglaterra, y aun la que puede tener la nuestra, se debe principalmente á que aquí es un país esencialmente agrícola, mientras que en el nuestro la considerable exportación de minerales favorece notablemente el fomento de la Marina mercante.

Después de declararse conforme con la moción de la Sociedad de navieros de Bilbao, expresa su convicción de que si se quiere que la construcción naval prospere en nuestro país y llegue á ser independiente, es preciso hacer grandes sacrificios para conceder á aquélla la necesaria protección.

El Sr. Conesa, muéstrase conforme con lo dicho por el Sr. Ricart y Giral, y pide que á los buques que se adquirieran en el extranjero no se les obligue á venir á España á abanderarse antes de hacer su primer viaje, pues esto puede ocasionar crecidos gastos, completamente inútiles.

Dice que al efectuarse la compra de un buque puede remitirse á España el acta de la compra

Datos meteorológicos del día 6 de Junio 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, ESTADO del cielo, EN LAS 24 HORAS (Humedad, Temperatura máxima, Temperatura mínima, Lluvia en milímetros), TERMÓMETRO (ESTADO del mar).

El certificado de registro provisional extendido por el consúl, con lo que puede hacerse el abanderamiento del buque, y al tocar éste en un puerto español puede pesarse y rectificarse el tonelaje.

El Sr. Barrera pide que á los grandes barcos destinados á la pesca se les concedan también primas de navegación.

El Sr. Spottorno sostiene que no puede abanderarse un barco estando fuera de España.

Después de rectificar el Sr. Conesa, que insiste en su anterior proposición, el Sr. Rodríguez Trajillo hace uso de la palabra.

Tengo—dice—que manifestar al Sr. Spottorno que la ley podrá decir todo cuanto quiera, pero no venimos aquí á transigir con la rutina, sino á destruir todo cuanto en aquélla pueda haber de nocivo.

Sostiene que de la Marina mercante debe surgir fuerte y poderosa la Marina de guerra, y para conseguir esto pide que se proteja á aquélla en todo cuanto sea posible, y que para facilitar su desarrollo se le concedan las mayores y más amplias libertades.

El Sr. Ricart y Giral rebate también lo dicho por el Sr. Spottorno, asegurando que si esta proposición triunfase, acabaría por desaparecer la bandera española de nuestros barcos mercantes, pues con aquélla sólo resulta favorecido el Uruguay.

El Sr. Spottorno rectifica, sosteniendo que le parece poco serio el abanderamiento por los consúles que propone el Sr. Conesa.

Después de breves manifestaciones del Sr. Puyal, se pasa al

Tema segundo.

«Medios eficaces de atender á la seguridad de la navegación y adoptar los puertos y las diversas vías de comunicación, entre ellas y los mercados interiores, para el mejor servicio de los buques y la prosperidad del tráfico mercantil.»

Los Sres. Matas y Conesa hacen uso de la palabra con mucha brevedad, exponiendo la conveniencia de que se rebajen las tarifas de ferrocarriles, á fin de que los productores del exterior se decidan á exportar sus productos.

El Sr. Conesa pide la reforma de la ley en lo referente á detenciones de barcos.

Al llegar á este punto el debate nos retiramos del Congreso.

Despacho con la Reina.

Los ministros de Instrucción y Agricultura, que esta mañana despacharon con la Reina, llevaron á la firma los siguientes decretos:

Agricultura.

Concediendo honores de jefe de administración, al presidente de la Cámara de Comercio de París, á propuesta del Embajador y del ministro de Estado.

—Ampliando el servicio hidrográfico forestal, y concediendo ascensos reglamentarios.

Instrucción pública.

El conde de Romanones puso á la firma de la Reina varios decretos concediendo honores de jefe de Administración, y anunció á S. M. que en el próximo Consejo de ministros llevará á la firma el decreto sobre reformas en la enseñanza.

El orden público.

El gobernador civil de la Coruña telegrafía manifestando que ayer se verificó sin incidente alguno la procesión del Corpus, y que la tranquilidad es completa en aquella capital.

También comunica el gobernador de Barcelona que la procesión del Corpus se ha celebrado sin novedad.

La Reina de Portugal.

La Reina Pia de Portugal, acompañada del Infante D. Alfonso, ha pasado por la línea de Salamanca, de riguroso incógnito, para dirigirse á Italia, con objeto de apadrinar á la Princesa Margarita.

Para el Consejo.

Al Consejo de ministros que esta tarde se celebrará en la Presidencia llevará el Sr. Moret varios expedientes para la adquisición de material destinado al servicio telegráfico.

También dará cuenta el Sr. Moret del discurso de la Corona, en cuya redacción se ocupó la mayor parte del día de ayer.

Toisón de oro.

El señor ministro de Estado ha llevado á Palacio las insignias de Toisón de Oro, destinadas al Príncipe Cristian Carlos de Dinamarca, al cual acaba de concederse dicha condecoración.

Muerte casual.

En el ministerio de la Gobernación se

ha recibido esta mañana el siguiente telegrama oficial:

Guadalajara 7. Participa el jefe del puesto de la Guardia civil de Fátrega, que al factor Pedro Martínez, vecino de dicha villa, se le disparó la escopeta que llevaba dejándole muerto en el acto.

Las Cámaras.

El próximo lunes, á las doce de la mañana, se celebrará en el Senado la sesión preparatoria para la toma de posesión del presidente y vicepresidentes y proceder al nombramiento de la comisión encargada de recibir á los Reyes en la sesión de apertura.

En el Congreso se celebrará el mismo día sesión, que presidirá el Sr. López Puigcerver, cuya acta fué la primera que se recibió, para que se constituya la mesa de debate y nombrar la comisión de recibimiento.

La sesión de apertura se celebrará el martes, en la Alta Cámara, con la solemnidad acostumbrada.

Dimisión?

Se aseguraba esta tarde que el director general de Comunicaciones Sr. Lavilla, tiene el propósito de hacer dimisión de aquel cargo.

Conferencias.

El Sr. Montero Ríos, que anoche llegó á esta corte, ha conferenciado esta tarde con el jefe del Gobierno.

También ha conferenciado con el señor Sagasta el presidente del Tribunal Supremo D. Santos Isasa.

Cuestión personal.

Esta mañana quedó zanjada honrosamente la cuestión personal surgida entre los Sres. Martos (D. Cristino), exgobernador de Málaga, y el diputado electo por Lérida, Sr. Armifián.

Examinando hoy unos sales en el Frontón Central los Sres. Martos y Armifián, acompañados de varios amigos, el primero tuvo la desgracia de herirse levemente en el antebrazo.

Consejo de ministros.

A las seis de la tarde se han reunido los ministros en la Presidencia para celebrar Consejo.

En éste dará cuenta el Sr. Moret del discurso de la Corona que redactó ayer, y el duque de Veragua del expediente de adjudicación del dique de la Habana al Sr. Aznar.

LA BOLSA

Cotización oficial.

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, Día 5, Día 7. Includes sub-sections for PERPETUO INTERIOR, AL CONTADO, PERPETUO EXTERIOR, and AMORTIZABLE.

Espectáculos.

COMEDIA.-A las 9.-Novena representación blanca.-La gran muraglia della China.-Bolla di Saponi. ZARZUELA.-A las 8 y 3/4.-Día moda.-El cabo primero.-La barcarola.-El juicio oral.-La tribu salvaje. APOLO.-A las 8 y 3/4.-La buena sombra.-Calderón.-Les papillons électriques.-La alegría de la huerta. MODERNO.-A las 8 y 3/4.-El primo.-El tío de Alcalá.-La tonta de capriote.-Los monigotes del chico. ROMEA.-A las 9.-A que no! Trés alpinos.-La Poupée, Le Moulin Rouge, Bella Martini.-Bella Monterde. Ustedes no digan nada.-Trío alpino. Poupée, El retrato. Poupée.-Nella. Bella Monterde. CIRCO DE PARISH.-A las 9.-Función cómica, gimnástica y acrobática, tomando parte todos los nuevos números y toda la compañía internacional. Entrada, 50 céntimos. CIRCO DE COLON.-A las 9.-Notable espectáculo por la compañía Alegría.-7.ª representación del extraordinariamente aplaudido Mr. Ricardo, en la que tomarán parte los principales artistas de la compañía. Entrada general, 50 céntimos.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.-Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 25 Mayo, 22 Junio, 20 Julio, 17 Agosto, 14 Septiembre, 12 Octubre, 9 Noviembre y 7 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Aden, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia. LINEA DE CUBA Y MÉJICO.-Servicio del Norte: Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico. Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga para Puerto Plata con trasbordo en Habana. LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.-Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, 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. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. LINEA DE BUENOS AIRES.-Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 3, el 5 de Málaga 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, Santos, Punta Arenas (Chile), Coronel y Valparaíso, con trasbordo en Cádiz al vapor de la línea del Brasil. LINEA DEL BRASIL.-Servicio mensual, saliendo del Havre el 26 de cada mes. Hace las escalas de 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 Valparaíso, 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, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, el 20 de Málaga y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona. LINEA DE FERNANDO POO.-Servicio bimensual, saliendo de Barcelona el 25 de Mayo y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa 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.

SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA FABRICA DE POLVORAS Y DE POLVORAS SIN HUMO Domicilio social: Uria, 40, OVIEDO REPRESENTANTE GENERAL JOAQUÍN DE ARIZA Encarnación, 14, MADRID

Generadores Belleville Gran Premio 1889.-Fuera de concurso 1900 PRIMEROS ESTUDIOS 1849 ULTIMOS MODELOS 1896 Talleres y Astilleros de L'Ermilage 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.

COMPAÑIA ANONIMA FORGES ET CHANTIERS DE LA MEDITERRANEE FUNDADA EN 1855 DOMICILIO SOCIAL: 1, RUE VIGNON, 1, PARÍS 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.-Cañoneros.-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.-Gánguiles.-Diques flotantes.-Faros.-Máquinas dinamos para el alumbrado eléctrico.-Máquinas motrices eléctricas, etcétera, etc.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres, 32, 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 Erith y Crayford. Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas 0.º Id.-Placencia-Guipúzcoa-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 Eskmeals y Eynstord.

LA CONSTRUCTORA NAVAL ESPAÑOLA COMPAÑIA ANONIMA

Capital: 10.000.000 de pesetas. Domicilio social: Madrid, Zorrilla, 13, 1.º Astillero y talleres en Cádiz. Construcción, carena y reparación de buques de todas clases para las Marinas de guerra y mercante. Talleres de fundición, maquinaria, forja y carpintería mecánica. Construcción de aparatos de gobierno y estribantes. Bombas y válvulas para servicios de achique, inundación y contra incendios. Máquinas de ventilación y válvulas automáticas de todos tipos. Servicio de remolcadores. Machina para 100 toneladas. Garantía técnica: Mrs. Vickers, Sons and Maxim limited. Construcciones navales realizadas por el astillero y talleres de Cádiz.

Table with 2 columns: Buque / Descripción and Toneladas. Includes items like Buque de combate de 1.ª clase 'Emperador Carlos V', Aviso torpedero 'Filipinas', etc.

Consultorio médico-quirúrgico internacional

Este Centro científico, uno de los más completos de Europa, está dirigido por médicos especialistas de distintas naciones y por una obstétrica con título de la Universidad de Bolonia, revalidado en España, y cuenta con el concurso de hábiles dentistas. A estas garantías técnicas responden los grandes elementos materiales de que disponemos para la aplicación de los «agentes físicos», que constituyen la última palabra de la ciencia y una de las especialidades de este «Consultorio», sin administrar medicamentos al interior. La instalación de la ELECTROTERRAPIA es completísima. Contamos con máquinas y aparatos para la aplicación de las corrientes continuas, de alta frecuencia de D'Arsonval y Tesla, farádicas, sinusoidales, franklinización, aplicando el baño eléctrico, la ducha eléctrica y el soplo, con la máquina Carré, y con la moderna de Wimshurt y el masaje eléctrico. En Hidro-electroterapia tenemos el «baño hidro-eléctrico» con las corrientes sinusoidales y de Maggiorani, y un completo gabinete para las duchas hidro-eléctricas diformes. Instalamos el BAÑO DE LUZ, que hoy en Europa y América da maravillosos resultados por sus efectos tónicos y antisépticos, y sobre todo en la curación del reumatismo. Seguimos aplicando los VAPORARIOS con verdadero éxito en las enfermedades de la piel, del cuero cabelludo, de los ojos y de la garganta. Las INHALACIONES antisépticas y balsámicas nos proporcionan verdaderos triunfos en las enfermedades del aparato respiratorio, y seguimos aplicando las inhalaciones de OZONO, el gran reconstituyente de la sangre y tratamiento único para la curación de la anemia, la tuberculosis y todas las depauperaciones orgánicas, como ha demostrado nuevamente Mr. Labbé en el Congreso de Electrológica y Radiología de París. Contamos con un completo arsenal quirúrgico para la práctica de la Cirugía conservadora dentro de las modernas corrientes de la ciencia. Y como medio auxiliar de diagnóstico empleamos la RADIOGRAFIA y RADIOSCOPIA que, según el ilustre doctor Bergmann, de Berlín, vienen á marcar en este sentido un importantísimo progreso. Por último, consagramos especial atención á la «Cataforesis del estómago» por medio de la «faja epigástrica», sistema curativo del que tenemos privilegio de invención por 20 años. Estos elementos científicos y otros muchos, cuya enumeración sería muy larga, colocan á este CONSULTORIO en primera línea en el mundo de la ciencia.

ARENAL, 1, MADRID

A LA GRAN LEGIÓN DE ENFERMOS NERVIOSOS

El Antinervioso Howard es el más poderoso tónico conocido de sistema nervioso y el regulador más inofensivo de sus trastornos funcionales. Está indicado para curar «vaídos, hipocondría, todo dolor, neuralgias, jaquecas, gastralgias (dolor de estómago), insomnio, vértigos, mareos, desvanecimientos, dolor de cabeza, debilidad cerebral, del oído y de la vista; asma nervioso, palpitaciones nerviosas, dolor que precede ó acompaña á las reglas, histerismo, parálisis, flojedad, etc.»-El enfermo que hace uso del Antinervioso Howard experimenta rápidamente tales resultados, que le dejan suspenso el juicio, al punto de no poder creer en los efectos tan pronto y sorprendentes del medicamento. Despiértase el apetito, si antes estaba decaído; regularizanse las digestiones, si antes eran difíciles y tumultuosas; al decaimiento profundo y á la falta de energía en las determinaciones, sucede el vigor y tal entereza de voluntad, que el individuo llega á creerse transformado en otro. Se afirma la memoria, se robustece la inteligencia, el pensamiento adquiere mayor consistencia, vuelven las ideas con la nitidez y claridad apetecidas, y sin la niebla y confusión en que poco há veíamos envueltas; siente más potente la fuerza de las ideas y el discurrir «gradable y fácil». A estas modificaciones sucede la de una más fácil respiración, la sensación de la tranquilidad y marcha normal del corazón, un sueño tranquilo, reposado y reparador, del que sale cada día más fuerte, ágil y activo. Pero estas profundas y rápidas modificaciones que introduce el medicamento en el organismo, no paran ahí; continúan persistentes y progresivas hasta que hacen desaparecer toda huella de padecimiento nervioso. El Antinervioso Howard no contiene opio ni sus sales, ni bromuros ni calmantes. Los individuos cuyo sistema nervioso se halla en constante tensión por las condiciones especiales de la vida moderna, las luchas, vida rebosante de placeres, preocupaciones, ansias de gloria, de riquezas, escritores, políticos, bolistas, etc., hallarán el seguro de su salud, de su tranquilidad y de su vida en el Antinervioso Howard; 4 pesetas caja. Se manda por el correo, previo envío del importe en sellos ó giro. De venta en las boticas y droguerías de España. Depositario general y único para la venta en España: Guillermo García, Capellanes, 1, Madrid. Se remiten por el correo á todos los pueblos. De venta: En Avila, Barrueco, 12; Almería, Real, 16; Albacete, Sr. Piazay; Alicante, Plaza de San Cristóbal, 12; Riego, 20 y Mayor; 4; Vitoria, señor Martínez Burgos, Cid, 17; Pases Español, 30 y Plaza Prim, 18; Badajoz, Santo Domingo, 39; Barcelona, Fernando VII, 7; Bilbao, Arceale, 35; Cáceres, Plaza, 37; Ciudad Real, Toledo, 18; Coruña, Real, 83; Ferrol, Barreiro é hijos; Guenoa, Calderón de la Barca, 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, 102; Huelva, Tetuán, 14; Huesca, Coso bajo, 28; Jaca, M. Campoy; Jaén, Audiencia, 7; Ubeda, Plaza Toledo, 11; León, Plaza de la Catedral, 10; Llerida, Sr. Carnicer; Logroño, Abad; Lugo, Pérez Varela; Mondoñedo, Sr. Ferrero; Málaga, Granada, 42 y 44, y Compañía, 15; Murcia, Plaza de San Bartolomé, 10; Cartagena, Campos, 8; Cieza, Buitrago, 9; Orense, Progreso, 55; Oviedo, Sol, 1; Gijón, Botica del Carmen, 1; Palencia, Mayor Principal, 112 y Mayor Principal, 114; Pamplona, Nueva, 2; Estella, Zalabardo; Pontevedra, Sr. Temps; Salamanca, Ortíz Urbina Fuentes; Ciudad Rodrigo, Rúa, 2 y Plaza Mayor, 7; Sevilla, Aranjuez, 2; Santander, Blancas, 15; Torrelavega, Plaza Mayor, 8; Reinosa, 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, 78; Zamora, García Capelo; Zaragoza, Coso, 33.

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