

Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.325

Relación y Administración

Madrid, Sábado 8 de Julio de 1905

Calle de las Venegas, 5

Dos ediciones diarias

El factor velocidad.

Las ocurrencias e incidentes de la batalla naval de Tsushima están dando lugar en las grandes potencias marítimas que aspiran a ser fuertes por el mar, a estudios y discusiones acerca de la clase de buques que son efectivamente útiles en la guerra naval y acerca también de las condiciones que estos deben reunir para su mayor eficiencia.

Los pareceres andan muy divididos, pues las enseñanzas de la victoria japonesa de Tsushima no son en este concepto decisivas, en cuanto que la escuadra rusa vencida distaba mucho de ser una fuerza naval bien organizada y manejada, que permitiera fijarse solo en las condiciones del material como factor absoluto del triunfo. Por tanto, las deducciones que en este solo sentido se hagan, carecerán de base de experiencia exacta y completa.

Desde luego nadie pone en duda que el acorazado de combate como buque de línea y núcleo de las flotas combatientes es insustituible; lo que se trata de dilucidar es las condiciones que esta clase de buques han de reunir respecto a poder ofensivo, defensivo y velocidad, condiciones que dentro de un límite dado de calado y desplazamiento, resultan en oposición unas con otras.

El factor velocidad con gran potencia ofensiva, para obligar ventajosamente al enemigo al combate a distancia, no puede obtenerse sino a costa de disminuir las condiciones defensivas del buque, y el aumento de estas con mayor protección de coraza implica la disminución de marcha. Por otra parte, el aumento armónico de todos los factores para la ofensa, defensa y velocidad determina un mayor desplazamiento y un mayor calado en los acorazados, que puede inutilizarlos para atravesar por el canal de Suez y otros pasos estrechos y aun para hacerles inaccesibles algunos puertos de gran importancia estratégica en la guerra marítima.

Italia, que se preocupa mucho de cuanto a su defensa naval atañe, ha abierto un concurso entre sus ingenieros navales, a fin de obtener el proyecto de un buque que con gran velocidad y poder ofensivo, reúna al mismo tiempo las suficientes condiciones defensivas, sin pasar de un calado determinado de antemano.

Este problema, que se ha planteado ante los ingenieros navales italianos, que han dado muestra de treinta años a esta parte de grandes iniciativas en la construcción de los buques de guerra, parece que va a hallar resuelto en Inglaterra por Mr. Watts, Arquitecto naval, director de construcciones del Almirantazgo en el proyecto del acorazado «Dreadnought» de 18.000 toneladas, que se va a construir en el Arsenal de Devonport; pues dicho buque montará veinte cañones de 305 milímetros, alcanzará una marcha superior a veinte millas, y su calado no excederá del que se requiere para pasar el canal de Suez, a pesar de contar con protección formidable.

Como ya insinuamos al dar la noticia de la construcción del «Dreadnought» en la sección de «Ecos Navales», es indudable que Mr. Watts ha introducido en los planos de este buque grandes modificaciones en su carena y estructura, respecto a lo hasta aquí conocido en las fórmulas de construcción naval, sin duda por eso se va a hacer su construcción en un arsenal del Estado, lo cual se sale de la regla en Inglaterra e indica que existe alguna innovación de trascendencia que se trata de ocultar por el momento.

Con mayor secreto aún se dice y así lo anunciamos ayer, que Alemania está construyendo dos acorazados poderosos de gran marcha con 20.000 toneladas de desplazamiento, así como que el Japón también se dispone a fabricar tres acorazados de 19.000 toneladas, indicando todo ello que se inicia una nueva transformación en el material flotante de combate de las Marinas, la cual se emprende con la fiebre de anticiparse, que es corriente en estos casos, entre las naciones que ambicionan la supremacía en los mares.

Más porque esté en boga y predomine para los grandes buques de combate el factor de la velocidad; que a él se hayan de sacrificar las demás condiciones, especialmente las defensivas, en lo que sea necesario, como es la opinión de la «Joven Escuela de tácticos navales» en todas las Marinas, la cosa sería absurda. Pues no hemos de olvidar que no hace muchos años, la «Joven Escuela» de entonces preconizó el «ariele» como el arma más ofensiva, sino la única, para los combates navales; y tan fuerte fue entonces esa opinión que todos los buques que se construyeron durante gran período de tiempo lo llevaron, afectando a las demás condiciones de la nave.

El espón pasó y ya nadie se acuerda de él. Tiempo después la «Joven Escuela» enamorada del torpedo, acumuló tubos de lanzar en la proa popa, y costados de los buques de combate que también han desaparecido por inútiles en las más recientes construcciones; no hay pues que fiarse de entusiasmos que implican transformaciones de construcción, que a su vez promueven variaciones en la táctica que tiende a anularlas.

La velocidad es tan solo uno de los varios elementos de los buques para combatir con eficacia. Al limitar la coraza, cabida de carboneras, armamento, etc., sacrificando todas estas condiciones a la velocidad, lo natural es, que ésta sirva para poco; únicamente con el progreso armónico de todos los elementos que constituyen la eficiencia de un buque de combate podrá ob-

tenerse el tipo más perfecto, es decir, el que sirva para la mayoría de las circunstancias que se presentan en los combates navales.

A ese objetivo, va encaminado el proyecto del «Dreadnought», y en esa dirección se han de mover los ingenieros navales de todas las Naciones.

TRAFICO MERCANTIL

Congreso de navegación de Milán.

A fines del próximo mes Septiembre se celebrará en Milán un congreso de navegación, que comprenderá dos secciones, la navegación marítima y la navegación interior ó fluvial.

La primera abarcará el estudio de las mejoras que pueden introducirse en las embarcaciones de los ríos que sin mareas salen al mar; progresos en la propulsión de los barcos; explotación y administración de los puertos marítimos; construcción de malecones y rompeolas para impedir las invasiones del mar.

Dimensiones de los barcos de vapor y de velas; puertos, canales y vías de acceso en relación con el tráfico moderno, combustible líquido aplicado a la navegación, transporte de mercancías en los barcos por trenes, obras de ampliación en los puertos marítimos.

En la segunda se estudiará la organización de los transportes mixtos por vías férreas y otras navegables, régimen y aprovechamiento de los ríos para la navegación interior; utilización de las caídas de agua en la unión de los canales; fomento de la navegación interior por medio de embarcaciones de poco calado; construcción de estas embarcaciones y sus motores.

Unión de los mares Mediterráneo y Adriático, a través de los Alpes y la Europa Central por medio de canales; tracción mecánica de las embarcaciones fluviales; hipoteca de las embarcaciones fluviales; barreras y pesas móviles en los ríos navegables, dragado y amplitud de los canales de los ríos navegables.

Este Congreso se celebra principalmente para festejar la apertura del túnel del Simplón y poder apreciar los elementos mercantiles y de transporte fluvial y marítimo que puedan derivarse de dicho acontecimiento, que tanta influencia está llamado a tener en el desenvolvimiento comercial de la Europa Central.—X.

LA ESCUADRA INGLESA

LA EXCURSION MONSERRAT.

Anoche regresaron a las once en automóvil, el almirante de la escuadra inglesa, lord de Bessford y los demás jefes invitados a la excursión a Monserrat por el acendalado fabricante señor Bertrán.

Los marineros llegaron entusiasmados del aspecto original de la montaña. No ocurrieron incidentes, a pesar de que hubo momentos en que los automóviles llevaron una velocidad de 60 kilómetros por hora.

OBSEQUIOS ANGLLO-ESPAÑOLES

El almirante de la Escuadra ha obsequiado esta noche, con un banquete a bordo del acorazado «Bulwark», al capitán general de Cataluña, a los presidentes de la Diputación provincial y de la Audiencia, al cónsul de Inglaterra en Barcelona y a otras distinguidas personalidades.

Mañana por la tarde se verificará, a bordo de dicho acorazado, la recepción dispuesta por el almirante en honor del Ayuntamiento de la Ciudad Condal y de las autoridades de Barcelona.

A las ocho de la noche los jefes y oficiales de la escuadra asistirán a la recepción que se verificará en el salón de Ciento, y después a un concierto que se verificará en el salón del Palacio de Bellas Artes, organizado por el ayuntamiento.

SOLICITUDES DESESTIMADAS

El cónsul inglés ha recibido muchas solicitudes de ingreso en la Marina Británica, desestimándolas.

CORRIDA EN HONOR DE LOS MARINOS INGLESSES.—EXCURSION A BONANOVA.—OTRO BANQUETE.

El próximo domingo los marineros ingleses asistirán a una corrida de toros, durante la cual la Guardia municipal montada efectuará un «carrousel».

Después del primer toro marcharán a Bonanova, donde la colonia inglesa les obsequiará con una fiesta.

Por la noche celebrará un banquete, ofrecido por el industrial Sr. Bertrán.

OPORTUNIDAD Y ACIERTO

No podrá tacharse ciertamente al nuevo ministro de Obras públicas, de falta de iniciativa y su decreto sobre tarifas de transportes, ha causado el mejor efecto en la opinión.

El conde de Romanones se ha fijado desde luego en la necesidad inmediata de poner las tarifas mencionadas en relación con las exigencias del comercio y de la industria y no ha vacilado un instante en ponerse a trabajar para conseguirlo.

Afecta en general al tráfico esa revisión de tarifas, pero desde luego, y según señala dicho ministro en su preámbulo, hay que fijar la atención en que las cuencas carboníferas de España, que ocupan más de 40.000 hectáreas, sólo se explotan en una pequeña parte.

El mineral, puesto en los centros fabriles, resulta más caro que el carbón extranjero, del cual entran anualmente en España dos millones de toneladas, y eso ocurre, porque las tarifas de transporte son exageradamente altas.

El ministro de Obras públicas quiere resolver este magno problema de acuerdo con la opinión, y al efecto, el 24 del actual reunirá en una conferencia a los representantes de la riqueza nacional y empre-

sas ferroviarias para que propongan las medidas que en armonía con sus intereses legítimos puedan remediar el problema, abarantando los transportes.

Difficil ha de ser que los intereses de empresa se resignen a reducir sus proporciones y el Gobierno ha de luchar con graves inconvenientes para armonizar el interés público con el de esas entidades, pero el primer paso ya está dado y es de presumir que no se retrocederá en el camino tan patrióticamente emprendido.

Están enlazados con esta cuestión los más interesantes problemas nacionales y si el Gobierno persiste en su actitud podrá esperarse que el conflicto de las subsistencias pierda su carácter agudo, y la cuestión social y la crisis agraria mejoren de aspecto. La iniciativa adoptada por el ministro de Obras públicas, con este motivo, demuestra que cuando hay verdadero deseo de trabajar en beneficio del país, no hay textos ni reglamentos, ni leyes que impidan realizar el bien público.

Con las Cortes cerradas, antes del primer mes de su advenimiento al poder el ministro de Obras públicas ha dado ese avance simpático a sus iniciativas directivas, y los resultados habrán de tocarse en breve.

Oportunidad y acierto son las características de esa obra fecunda y si con ella el conde de Romanones consigue subordinar al interés nacional el de las empresas ferroviarias, habrá logrado un triunfo colosal haciéndose acreedor a la eterna gratitud de la patria.

PRECAUCIONES

La limpieza obligatoria.

Los seres vivos de la creación, (como dicen los prospectos editoriales de obras zoológicas), a quienes más directamente afecta el nuevo bando son, por fuerza de lo infinitamente pequeño, las moscas, esos diminutos insectos, alados, cuya antigüedad se pierde en los tiempos bíblicos, pues ya hay noticias de que existieron en la época del apóstol Pedro, cuya calva, según es sabido, no respetaban los mosquitos.

El artículo 23 del supradicho bando dicta prevenciones contra el activo papel que las moscas desempeñan en la propagación de la tuberculosis, y el octavo prohíbe la «cria de caridos y otros animales» en muladares, dentro del término municipal.

Como ve el curioso lector, la Zoología entra por mucho en ese edicto, que es largo, y contra lo que suele ocurrir, bueno y sustancioso, y no hay portero, chico ni grande en la coronada villa, que no esté consagrado a la lectura, estudio é interpretación de ese documento.

Desde 1.º de mes próximo empezarán a regir las nuevas cajas para la basura doméstica, cuyo vaciado en los carros de limpieza será de la responsabilidad de los porteros; y no hay duda que con esto se da un paso de gigante hacia la profilaxis, porque todos los microbios, buenos y malos que antes campeaban por sus respetos a ciencia y paciencia de las autoridades competentes, ahora se fastidian y no pueden salir de sus casillas, digo de sus cajillas.

Las escupidoras públicas serán en breve un chirimbolo más en plena calle, y desde 1.º de Agosto no se podrá escupir en las aceras, sino en esos receptáculos, última expresión del adelanto moderno.

Con eso y con que a las Sacramentales se las corte el reverso para que no hacinen los cadáveres en poco espacio de tierra, se habrá quitado la causa ocasional de las epidemias.

Los traperos tienen también que ver cómo se las arreglan, pues se les prohíbe depositar provisionalmente en los rincones las basuras que constituyen su presente y su porvenir, y donde encuentran job, ironía del destino su modo de subsistir ó sea su pan cotidiano.

Otras disposiciones salvadoras contiene el bando y desde luego hay que disponer con buena voluntad á cumplir sus prescripciones, no sea que luego por un descuido se nos entre de rondón alguna epidemia y tengamos que sentir.

En las peluquerías se desinfectarán las tijeras, navajas y demás artefactos propios de esa industria; se establece la vacunación obligatoria y al que contravenga las disposiciones del bando se le impondrán multas ó se le entregará a los tribunales de justicia.

Ya era hora de que las autoridades se pusiesen serias en materia de higiene y salubridad. Ahora lo que hace falta es que el bando... no quede escrito en el agua.

Abel Imart.

TORPEDEROS RUSOS

Cádiz 7.

Han llegado a este puerto los torpederos rusos número 222 y «Trozkinsky», los cuales zarparon el 30 de Mayo último de Catarina.

Ahora vienen de Orán con el objeto de abastecerse de víveres y carbón.

Mañana zarparán con rumbo Vigo.

Los jefes de dichos torpederos han visitado a las autoridades.

Un abordaje.

Tres muertos.

Berlín 7.

Durante las maniobras navales de Eckenfords, el acorazado «Worth» abordó al torpedero 124, echándole a pique.

Perecieron tres fogoneros.

Guerra ruso-japonesa.

Lo del armisticio.—Dragomiroff moribundo.

París 7.

«L'Eclair» declara que los gobiernos ruso y japonés no se han puesto de acuerdo respecto al armisticio, porque los japoneses

reclamaban como condición eventual la evacuación por parte de Linievich de su línea actual de concentración.

«Le Petit Journal» publica un despacho de San Petersburgo diciendo que está moribundo Dragomiroff.

Las pérdidas de un combate.

París 7.

Un telegrama de Goutheouline dice que en el combate de Sanyvaiz los rusos tuvieron dos oficiales y 23 soldados muertos y 200 heridos.

El barón Komura a los Estados Unidos.

París 7.

Según telegramas recibidos de Tokio, el barón Komura saldrá hoy de dicha capital para los Estados Unidos, donde se reunirá con los demás comisionados para negociar la paz.

Se encargará interinamente de la cartera de Negocios Extranjeros el conde Katsura.

París 7.

El gobierno japonés ha levantado hoy el estado de sitio en las islas Formosa, Pescadores y Making.

Nuevo acorazado japonés.

El miércoles fué lanzado al agua en Inglaterra, en Barrow-in-Furness, a presencia de la princesa Arisugawa, que fué madrina del buque, un nuevo acorazado japonés, el «Katori», construido en los astilleros de la casa «Vickers Sons and Maxim», de los que salió hace cinco años el «Mikasa», que lleva tan gloriosamente el pabellón del almirante Togo.

El «Katori» desplaza 16.400 toneladas, y tendrá un andar de 18 nudos y medio. Su armamento consistirá en cuatro cañones de 30 centímetros cuatro de 25, doce de 15 y un gran número de cañones de pequeño calibre. No hay armamento más formidable a bordo de un buque de guerra moderno.

El «Katori» fué encargado a la casa Vickers en Enero de 1904, poco antes de la ruptura de hostilidades. Como se ve, la construcción ha sido llevada a cabo con notable rapidez.

En otro astillero inglés está en construcción otro acorazado del mismo tipo, encargado al mismo tiempo. La flota japonesa tendrá con estos dos buques dos poderosas unidades más.

DESDE SAN FERNANDO

Julio 6.

Noticias de Marina.—Del Departamento.

Ha sido pasaportado para Málaga con objeto de desempeñar una comisión de justicia al primer teniente de Infantería de Marina don Juan Alcalá.

De Ferrol ha sido pasaportado para este Departamento el teniente de navío de primera clase D. Adolfo Gómez Rubí.

Al Consejo Supremo de Guerra y Marina se remite expediente relativo al fallecimiento del condestable mayor de segunda D. José Prius Ruiz.

EN EL VAGÍO

El problema de la Marina mercante, uno de los más trascendentales para el engrandecimiento nacional, siempre está en pie; nunca se inicia.

Los cambios políticos tan frecuentes en España, lo retrasan y desvirtúan, y hay que preparar la obra muchas veces, para no proseguirla ninguna, y no terminarla nunca. Ante todo, lo que hace falta, es que ese problema vaya incluido en el bagaje de los partidos políticos, que forme parte esencial de su programa, pues de otro modo nunca llegará a sazón.

Una vez conseguido eso, se logrará que los partidos de gobierno ocozcan los males de la Marina mercante, y estudiándolos de una vez, para siempre, tratar de remediarlos sin perder el tiempo en nuevas investigaciones ni estudios.

Para proteger y fomentar el desarrollo de la Marina mercante nacional, lo primero que se necesita es conocerla. Su situación es deplorable. ¿Por qué?

Las causas de tan lamentable situación, son harto conocidas en nuestras provincias del litoral, aun cuando en las del interior se ignore por completo su extensión y remedio.

La principal de todas, es el exceso de tonelaje en el mundo entero, y como hay más barcos que elementos de transporte, el tráfico es enardecidamente disputado, y ese es el principal motivo del envilecimiento de los fletes. El tráfico dispone de más barcos de los que necesita.

Eso lo remedian en los demás países los Gobiernos respectivos promoviendo la construcción naval y la navegación de sus banderas; pero ese ejemplo en España no se sigue, porque aquí sucede todo al revés que en los demás países: lo general queda postergado a lo particular.

La facilidad que da nuestra privilegiada situación geográfica a las líneas trasatlánticas para tomar carga parcial en nuestros puertos a precios reducidos, contrasta con la debilidad de nuestra industria naval y el exceso de gravámenes y gabelas que pesan sobre nuestros armamentos.

Limitados al tráfico peninsular nuestros barcos y reducido al 50 por 100 el tonelaje nacional después del desastre colonial, no puede competir nuestra bandera con la del exterior.

El pabellón extranjero lo absorbe todo y cada día es más creciente la competencia que establece con nuestros barcos, y estos a su vez ven aumentar paulatinamente los tributos y gabelas por el ejercicio de una

industria que no les permite subsistir en buenas condiciones.

Esto explica la protesta general en demanda de soluciones que permitan arraigar en España la construcción naval y nacionalizar la navegación y la pesca en la medida que requiere en nuestras necesidades al amparo de nuestra bandera.

Pero esa protesta cae en el vacío, es *vox clamantis*, y no se vislumbra el momento en que se emprenda con vigor y entusiasmo nuestro renacimiento marítimo comercial.

SUBMARINO SUMERGIDO

¿Habrá muerto?—La tripulación del submarino.

París 8.

Según los últimos telegramas recibidos de Ferryville; los buzos habían cesado de oír las respuestas de la tripulación encerrada en el submarino sumergido, temiéndose que se hayan desmayado, comenzado a asfixiarse ó acaso sucumbido ya.

Continúan los trabajos para ponerle a flote.

El ministro de Marina.

París 8.

El ministro de Marina ha marchado a Bizert para asistir a las operaciones de salvamento del submarino.

Según las últimas noticias se considera probable la muerte de la tripulación.

Trabajos de los remolcadores.—Esperanza de salvamento.

París 8.

Después de terribles esfuerzos consiguieron los remolcadores subir un poco el submarino.

En el momento en que se creía que estaba ya a flote se rompieron las amarras sumergido se nuevamente.

Durante un momento en que un extremo del submarino estuvo a flote se le pudo suministrar aire para veinticuatro horas.

Se cree que la tripulación vive aún y que será probable el salvarla.

MARINOS ILUSTRES

El teniente general de la Armada

DON FRANCISCO HIDALGO DE CISNEROS

1733 á 1794

Nació en la villa de Orío, provincia de Vizcaya, y entró a servir en la Armada en clase de guardia-marina, sentando plaza en el Departamento de Cádiz el 18 de Agosto de 1738, y como tal embarcó en el navío «El Real», de la Escuadra é insignia del jefe D. Juan José Navarro, encontrándose con la misma en el combate naval del Cabo Sició contra la Escuadra inglesa del almirante Mateus, donde alcanzó honor y gloria sobre el alcázar del navío, sirviendo como ayudante al general Navarro para transmitir sus órdenes en medio del horroso fuego que hacían al buque cinco navíos, varios de ellos de tres puentes.

Pocos días después de tan señalado combate entró con la Escuadra en Cartagena, donde ascendió á alférez de fragata el 14 de Mayo de 1744, y en 1.º de Octubre trasladó al navío «Santa Isabel», de la misma Escuadra de Navarro, premiado ya con el título de marqués de la Victoria, y en este navío hizo navegaciones y cruceros por el Mediterráneo hasta el 31 de Julio de 1746 que desembarcó y quedó agregado al servicio de arsenales.

El 1.º de Octubre de 1747 volvió á embarcar en el navío «León», con el que siguió prestando servicios en las costas de España y Francia en Baleares y varios puntos de la costa de Africa.

El 20 de Noviembre de 1749 ascendió por promoción á alférez de navío, y el 24 de Enero siguiente se le destinó de teniente á la primera compañía del séptimo batallón de Marina; después fué ayudante del mismo y promovido á teniente de fragata el 23 de Octubre de 1750.

Cesó en este destino el 17 de Octubre de 1753 para tomar el mando del jabeque «Valenciano», uno de los de la división de corso de D. Francisco Orozco y en conserva con el «Mallorquín», salió de Cartagena en la noche del 25 de Noviembre, en busca de un jabeque argelino que había apresado dos embarcaciones mercantes, más habiendo abordado de vuelta encontrada con su conserva por la oscuridad de la noche con averías de consideración, volvió al Departamento, donde agregado luego con su buque á la división de jabeques de D. Alvaro Cabrero tuvo una salda en corso.

El 20 de Marzo de 1754, se le promovió á teniente de navío, destinándose al mismo tiempo, de capitán de la quinta compañía del sexto batallón. El 17 de Diciembre de 1755, tomó el mando del «Jabeque Catalán», uno de los que componían la división de D. Diego Argote, hizo con él una salda de Cartagena, y á su regreso desembarcó por desarme del buque, el 31 de Enero del año inmediato.

Allí tomó el del «Garzota», de la división de D. José Zapiain, y desembarcó también por desarme el 25 de Agosto; entonces volvió á mandar su compañía, y con ella embarcó después de guarnición en el navío

do vieno, diciendo que ha causado gran impresión, al recibirse, la nota semiformal.

La nota franco-alemana.

Paris 8.

Mr. Radolin visitará hoy á Mr. Rouvier, para ponerse de acuerdo en la redacción francesa de la nota que se publicará simultáneamente en París y Berlín.

La nota será breve, sólo contendrá los principios generales del acuerdo.

Comprenderá por una parte la adhesión de Francia á la conferencia, y por otra las seguridades que da Alemania acerca de los derechos especiales de Francia con respecto á Marruecos, y otros acuerdos de ambos Gobiernos sobre cuestiones marroquíes.

DESDE WASHINGTON

13 de Junio.

Veremos si los japoneses ganan esta otra gran batalla: la que van á dar contra su propia concupiscencia. Sabrán ser moderados? Bismarck lo fué, en 1866, con Austria, de la que hizo á los pocos años una aliada de Alemania; en 1871 no pudo serlo con Francia—porque se lo impidió el elemento militar, que exigió la cesión de Alsacia-Lorena—y el abismo sigue abierto entre franceses y alemanes.

Se nos telegrafía que un diario petersburgués, el *Novoye Vremya*, hace indicaciones favorables á una alianza ruso japonesa, fundada en que Rusia también es potencia asiática. «Si el Japón dice—la reconoco como tal es posible una paz sólida y permanente. Para una alianza así pronto, porque aún está en buen uso la que los japoneses tienen con Inglaterra; con el tiempo la necesitaremos y acaso, en cambio, necesitemos algo que sea inglés, por ejemplo, la Australia, donde, según los telegramas de hoy, el primer ministro, ha pronunciado un discurso sugerente».

Ha dicho que en estos últimos años, tres naciones, Alemania, Japón y los Estados Unidos, han creado Escuadras de primer orden; que Australia está casi desprovista de defensas navales y que cerca de ella hay nada menos que 16 estaciones navales, que son otras tantas bases, desde las cuales podrá ser hostilizada por los extranjeros.

Años atrás no había peligro exterior en aquel vastísimo territorio, resguardado por unos pocos barcos y unos cuantos soldados. Los ingleses decían: «Lo único que puede suceder es que Australia se case de ser británica y se nos vaya. La dejaremos ir y que sea feliz.» Ahora puede suceder que aquel país deje de ser británico, contra la voluntad de sus habitantes, y de Inglaterra. ¿Serán los alemanes, los japoneses ó los americanos los que hagan esa operación? Como dijo Voltaire: ¡Dichosos los que ahora entran en la vida, porque han de ver cosas grandes!»

Y, entretanto, al Presidente Roosevelt le echa *bouquet* la prensa europea por su papel pacificador; y, aquí, la política int. sigue á *collant*. *Dull Season*. Los personajes voracinos y la gente menuda pone alguna más agua en el whisky para convertirlo en refresco. A falta de otro tema, hoy tenemos el de los trabajadores del canal de Panamá.

Mejor dicho: el tema de la jornada de ocho horas en el canal de Panamá. Según la ley del 1.º de Agosto de 1892, la jornada será de ocho horas para los trabajadores (*laborers and mechanics*) empleados por el gobierno de los Estados Unidos, por el Distrito de Columbia y por todo contratista ó subcontractista de las obras públicas de los Estados Unidos ó del Distrito de Columbia.

Sin duda alguna, el canal de Panamá es una obra pública de los Estados Unidos, y como ha declarado el *Attorney General*, Mr. Moody, tanto da que la obra sea ejecutada en los Estados Unidos como en lugares puestos bajo la jurisdicción soberana de esta república. En Panamá, los obreros no puden, legalmente, trabajar más que ocho horas al día.

Según Mr. Wallace, el ingeniero jefe del canal, han estado trabajando diez y aún doce horas y á gusto. Si se les rebaja la jornada á ocho horas, no por eso se les rebajará el salario; y habrá que enganchar más brazos para producir la misma cantidad de trabajo. El aumento en el costo del trabajo será de un 20 por 100.

Las rudas tareas de dragar, desmontar, acarrear, etc., en un país tropical, exigen algún respiro, algunos descansos; y los obreros se los tomarán—y harán bien—sea la jornada de ocho horas ó de diez. De aquí una merma en la cantidad de trabajo, con la jornada corta, que no había con la jornada larga; y contra ésta, hay que repetirlo, no habían protestado los obreros.

Pero la ley es la ley y hay que cumplirla, á pesar de ser disparatada, como otras que se han hecho, y otras que se preparan, aquí y en Europa, bajo la inspiración del sentimentalismo socialista. Se quiere proteger al obrero y, en realidad, se atenta á su derecho de contratar.

El trabajo debe de pagarse con arreglo á su valor productivo; diez horas de trabajo valen más que ocho.

Por qué el obrero no ha de tener el derecho de vender diez ó más horas de su trabajo, si puede hacerlo, sin daño para su salud? ¿Por qué el límite ha de ser ocho y no siete, ó nueve? No todos los hombres son iguales en resistencia ni todas las faenas son igualmente penosas. Cada operario sabe lo que le conviene, mejor que los legisladores.

Esos obreros del canal, no habían pedido, como ya he dicho, la jornada de ocho horas; tenían la de diez y aun la de doce, con pausas higiénicas, y no se quejaban. Si ahora se les obliga, si se les exige mayor continuidad en esfuerzo, por ser la jornada más corta, es probable que lleguen á la conclusión de que cansan más ocho horas que diez.

X. Y. Z.

EL ATENTADO DE PARIS

Paris 7.

El juez instructor sigue con gran actividad las diligencias sumariales.

Anoche practicó un nuevo reconocimiento ó registro en la habitación del hotel que ocupaba Vallina cuando le prendieron.

Los peritos habían encontrado huellas de fulminato de mercurio en una redoma cogida en el primer registro y fueron ayar con el juez á fin de recoger otros recipientes, vasos, tazas, frascos, etc., que hubiese en la habitación para analizarlos y deducir por el resultado del análisis si las bombas se prepararon en el cuarto de Vallina.

LA "GACETA," DE HOY

SUMARIO

Presidencia del Consejo de Ministros.—Reales decretos admitiendo la dimisión que del cargo de Gobernador civil de la provincia de Lérida ha presentado D. Lucio Arranz, y nombrando para el referido cargo á D. Luciano Clemente Guerra.

Ministerio de Gracia y Justicia.—Reales decretos haciendo merced de título del Reino, con la denominación de Marqués de Usá del Valle, á

favor de D. José de Velasco y Palacios; y con la denominación de Marqués de Benicarlo á favor de D. Juan Pérez Sanmillán.

Otros de indulto.

Ministerio de la Gobernación.—Real decreto confirmando el nombramiento del Excmo. Sr. D. Gonzalo de Figueroa y Torres, Conde de Mejorada del Campo, para el cargo de Vocal la Junta de Patronato para la construcción del Asilo de Nuestra Señora de la Paloma.

Otro declarando baja, á su instancia, en el Cuerpo de Correos al Jefe de Administración de tercera clase D. Eduardo Verdú y Fisco-wich.

Real orden dando las gracias al Consejo de administración del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Madrid por su donativo de 500.000 pesetas con destino á la construcción del Asilo de la Virgen de la Paloma.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Reales órdenes de personal.

Otra disponiendo la provisión de la plaza de Profesor especial de Metalistería de la Escuela Superior de Artes é Industrias de Granada.

Otra declarando desiertos los concursos á dos subvenciones para ampliación de estudios en el extranjero entre Profesores y profesoras de Escuelas Normales.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—Ley referente á la concesión de aguas públicas para riego de terrenos.

Real decreto convocando una conferencia de los representantes de la riqueza nacional y Empresas ferroviarias con objeto de estudiar y proponer al Gobierno las medidas que pongan remedio al actual encarecimiento de los transportes.

Otro autorizando al ministro de Agricultura para ejecutar por administración las obras de fábrica y afirmado del trozo de tercera de la carretera de Pedro Abad á Villanueva de Córdoba.

EL ESPEJO

I

Erase un reino en el que no había espejos, pues todos los que en otro tiempo figuraban en las casas del país habían sido rotos y hechos añicos por orden de la reina. La persona que hubiese poseído uno de estos objetos, podía tener por segura la pérdida de la existencia.

La reina era monstruosamente fea, y no quería exponerse, cuando paseaba por la ciudad ó hacía una visita, á ver reflejada su imagen en parte alguna, consolandose con la idea de que las demás mujeres no podían contemplarse y admirar su propia belleza.

Esto, como era natural, causaba profundo disgusto á las hembras del país, las cuales tenían también prohibido el mirarse en el cristal de los ríos y de los lagos.

II

En un barrio extramuros de la ciudad, vivía una joven llamada Jacinta, que estaba menos triste que las demás, porque tenía un novio que la adoraba con delirio.

La persona que os encuentra hermosa y no se cansa de decirlo, puede hacer las veces de un espejo.

—¿De veras—preguntó Jacinta—que mis ojos son admirables?

—No los hay más sorprendentes en el mundo.

—¿Y de qué color es mi cutis?

—Más blanco que la nieve.

—¿Y qué dices de mis labios?

—Que parecen una cereza partida.

—¿Y de mis dientes?

—Son tan finos y tan blancos como el grano de arroz.

Así hablaban los enamorados, teniendo Jacinta la dicha de oír elogiar lo que el galán tenía la fortuna de ver.

Concórtose al fin la boda; pero cuando la noticia del enlace llegó á oídos de la reina, propúose ésta destruir la felicidad de Jacinta, á la que detestaba cordialmente, por ser la criatura más hermosa de la comarca.

III

La víspera del matrimonio pasébase Jacinta por un prado, cuando de repente se presentó una anciana en demanda de una limosna.

De pronto la vieja lanzó un grito de espanto y exclamó:

—¡Cielos! ¡Qué horror!

—¿Qué os pasa, buena mujer? ¿Qué habéis visto en mí?

—El ser más feo que hay en el mundo.

—¿Soy fea?

—No hay palabras con que ponderar vuestra fealdad.

—Pero mis ojos...

—Son horribles.

—¿Y mi cutis?

—Negro como el carbón.

—¿Y mi boca?

—Verdaderamente repugnante.

—¿Y mis dientes?

—Largos, desiguales y amarillentos.

Acto continuo, la vieja, que debía ser una hada milagrosa, amiga de la reina, se alejó apresurada, lanzando una carcajada, mientras Jacinta caía en tierra con los ojos inundados de lágrimas.

IV

No era posible calmar la sficeción de Jacinta.

—¿Soy fea!—exclamaba á cada instante.—¿Soy rematadamente fea!

Era inútil que su prometido le asegurara lo contrario.

—Déjame en paz—le decía;—mientes porque me tienes lástima, pero no me amas ni me has amado nunca.

Para desengañarla apeló al testimonio de varias personas, las cuales declararon que Jacinta era en verdad un prodigio de hermosura. Pero la doncella creyó que los testigos habían sido comprados por su amante, é insistió en dar únicamente crédito á las palabras de la anciana.

No hay palabras con que pintar la desesperación del mancebo, tan ardientemente enamorado de Jacinta, la cual había llegado á su proyectado matrimonio.

—¿Soy demasiado fea para casarme!—repetía la doncella á cada instante, sin que hubiera medio de convencerla de que estaba en un error lamentable.

La única manera de desmentir á la vieja habría sido poner un espejo ante los ojos de Jacinta. Pero ¿dónde encontrarlo?

—Pues bien, iré á la corte—dijo el novio—y por bárbara que sea nuestra soberana no dejarán de conmovérme mis lágrimas y la belleza de mi amada.

Gran trabajo costó llevar á Jacinta á palacio, donde no quería mostrar su horrible fealdad. Sin embargo, acabó por consentir accediendo á las súplicas de amigo.

V

—¿Qué gente es esa? ¿Qué desea?

—Majestad, soy el amante más infornatado de la tierra.

—¿Y á mí qué me importa vuestra pens?

—Apádaos de mi dolor y permitidme que me procure un espejo...

La reina se levantó furiosa y le dijo:

—¿Quién se atreve á hablar de espejos en mi presencia?

—¡Tranquilízame, majestad! Esta joven tan fresca y tan hermosa que me acompaña, tiene la manía de que es horriblemente fea.

—Y está en lo cierto—contestó la reina—porque jamás he visto tan espantoso rostro.

Jacinta creyó que iba á morir de pena. La duda no era ya posible, puesto que á los ojos de la reina, lo mismo que á los de la mendiga, era un sér á todas luces repugnante.

El amante al oír la terrible opinión de la soberana, dijo en alta voz que la reina se había vuelto loca, á menos que hubiese mentido.

No pudo añadir ni una palabra más.

Los guardias se apoderaron de su persona, y la reina dió orden de que cortaran inmediatamente la cabeza al prometido esposo de Jacinta.

El verdugo levantó un ancho y reluciente alfanje y á un mismo tiempo se oyeron dos agudos gritos: uno de alegría, porque en el desnudo acero se había contemplado Jacinta en todo el esplendor de su hermosura, y otro de angustia, porque la infame reina exhalaba el último suspiro á causa de la indignación que le había producido el ver reflejada su fealdad en el improvisado espejo.

Cátedo Méndez.

INFANTERÍA DE MARINA

Ascensos.

Para el próximo día 8 de Agosto pasará á la situación de reserva el inspector general del Cuerpo de Infantería de Marina, general de división D. Joaquín Albaeete.

Con este motivo ascenderá á dicho superior empleo, pasando á desempeñar el importante cargo en que aquí cesa, el general de brigada D. Víctor Díaz del Río, que será relevado, en el mando de la brigada que presta servicios en el Ferrol, por el general D. Serafín de la Piñera, que se encuentra en esta población sin destino.

Ascenderá á general de brigada, pasando á la situación de cuartel el coronel que manda el regimiento de Ferrol, D. Manuel del Valle; á coronel asiente D. Rafael Foss; á comandante D. Faustino González Piza; capitán de la guarnición del «Pelayo».

As capitanes ascienden los tenientes señores Galinsoga y D. Manuel Jiménez Vidal, que se encuentra en Cartagena.

El coronel Sr. Asitúa, que se halla en Madrid, pasará á mandar el regimiento de Ferrol; y el primer batallón destinado á este Departamento, el teniente coronel don Enrique Gómez de Cádiz, que está de jefe de la Compañía de Depósito del apostadero de la Habana.

En la vacante producida por el reciente fallecimiento del teniente coronel D. Gonzalo Romero Mella, ascenderá el comandante D. Andrés Sevillano.

LO DICHO POR EL "CORREO"

Al frente de su número de anoche dice nuestro estimado colega:

«En el ministerio de Hacienda se ha recibido esta mañana una comunicación del Agricul-

tura pidiendo un crédito de 12 millones de pesetas para obras públicas.

Dicha comunicación ha pasado á informe de la Intervención general de la Administración del Estado, cuyo Centro la evacuará con toda urgencia.

Mientras este informe y la resolución que en su vista acuerde el ministro de Hacienda no sean conocidos, son absolutamente gratuitos cuantos anuncios y comentarios se hagan acerca del asunto.

Lo que sí debemos declarar autorizadamente es que la actitud del ministro de Hacienda es muy distinta, y en puntos esenciales en absoluto contraria á la que le atribuyen *El Liberal* y otros periódicos».

Y al frente de su acreditado «Balance del día», escribe:

«En los Círculos políticos se ha hablado hoy preferentemente de la cuestión de los créditos extraordinarios.

Al frente de este número publicamos una declaración autorizada acerca de la misma.

Por nuestra parte, sólo diremos que son muchas las personas que opinan que esta cuestión acaso ofrezca derivaciones y tenga consecuencias importantes en el orden público».

INFORMACIÓN POLÍTICA

De *El Siglo Futuro* de anoche:

«Corren, en efecto, malos vientos para los mauristas, y de ello se van ya percatando, por lo que no será extraño que comience pronto un rápido desfile.

Porque ahora resulta que todas las fuerzas de que el Sr. Maura dispone, son las de los diputados y senadores cueros que él hizo en 1903; media docena de acendaladas personalidades, sus clientes y los ex ministros que ya sabemos, entre los que están los Pidales, Sánchez de Toca, La Cierva y Dato.

Y pare usted de contar, porque en provincias ni tres gatos siguen al olímpico, altisonante y campanudo D. Antonio.

De modo que las señales son, por ahora al menos, de que el finchado D. Raimundo ha de ser quien, al fin y al cabo, se lleve el gato al agua, pues tiene también su cohorte de ex ministros, cada uno de los cuales vale tanto, por lo menos, como cualquier Sánchez de Toca ó marqués de Pida; alguno más que Dato y todos están muy por cima del Sr. La Cierva.

Aunque unos y otros, los de uno y otro bando podrían darse regalados á quien quisiera cargar con ellos, y España saldría ganando con quitárselos de encima y perderlos de vista á todos juntos.

Anoche, á las ocho, y por lo tanto con veinte minutos de retraso, salió la corte con dirección á San Sebastián.

En la estación de La Lora se aparearon la infanta doña Isabel, condesa viuda de Torono, marquesa viuda de Nájera y D. Alfonso Coello, para dirigirse á La Granja.

La estación bajaron á despedir á las reales personas del Gobierno, las autoridades civiles y militares, damas de la aristocracia, ex ministros, generales, diputados y senadores.

Antes de partir el tren, D. Alfonso XIII revistó las tropas.

El director general de Obras públicas, D. Federico Requejo, acompañó á la familia real hasta el límite de la provincia.

Signen el ministerio de la Gobernación y demás centros oficiales completamente ocupados por los que van á visitar á los ministros para hablarles de asuntos electorales.

Hoy han estado conferenciando con el Sr. García Prieto los Sres. Canalejas, marqués de Teverga y Cobian, así como gran número de senadores y diputados.

Se han recibido en Gobernación noticias oficiales dando cuenta de la llegada de la Corte á San Sebastián, habiéndose tributado un entusiasta recibimiento á la familia real.

El gobernador civil de Badajoz telegrafía diciendo que en Villafraanca de los Barros reina perfecta tranquilidad, y que en Fuente del Maestre y Peña del Sordo han hecho los obreros manifestaciones pacíficas en solicitud de que se les facilite trabajo.

Mañana se celebrará el Consejo de ministros señalado para el viernes y aplazado para hoy, si es que no sufre un nuevo aplazamiento.

En este Consejo se tratará principalmente de la cuestión relativa á la concesión de créditos extraordinarios para atender al remedio de la crisis agraria en Andalucía.

Las causas que han motivado los aplazamientos del Consejo, según ha manifestado el ministro de la Gobernación, no son otras que el esperar á que el Consejo de Estado emita informe sobre el crédito de doce millones de pesetas solicitado por el conde de Romanones para atender á las necesidades de las provincias andaluzas.

El Sr. García Prieto, no ha ocultado que existen diferencias de criterio entre los señores Urzáz y Romanones, pero él espera que han de ponerse de acuerdo toda vez que el criterio del ministro de Hacienda no es sistemático.

Hoy ha quedado acordado el nombramiento del Sr. Suárez de Figueroa para la primera tenencia de Alcaldía de Madrid.

NOTICIAS

Ha salido de Nueva York, con rumbo á Cádiz, el vapor correo «Buenos Aires», de la Compañía Transatlántica.

Se halla en Madrid, donde permanecerá una corta temporada, el notable periodista francés, M. Gaston Rouvier, persona que siente gran simpatía de nuestro país, como lo ha demostrado en numerosos trabajos periodísticos.

Espectáculos para hoy.

ZARZUELA.—A las nueve y media.—La vara de alcalde. (Sección doble).—El seductor y El chiquillo por los Hermanos Paisicos con triple kake-walk.—Que Vadis Mortero (estreno).—Moros y cristianos y Hermanos Paisicos.

ÁPOLO.—A las ocho y cuarto.—El mal de amores.—El terrible Pérez.—El perro chico.—El alma del pueblo.

MODERNO.—A las ocho y media.—(Última semana).—El príncipe ruso.—Los guapos.—El pilluelo de París (dos actos).—¡Lapseta enferma!!

COMICO.—A las diez.—El bato.—Academia modelo.—La reina del couplet.

PARISH.—A las nueve y cuarto.—Función cómica.—El misterio «Enigma».—Hiland.—Los monos ciclistas y toda la compañía internacional que dirige William Parish.

ACTUALIDADES.—Todas las noches.—Amalia Molina.—Bella Loe.—Candelaria Medina.—Carmen Díaz.—Adela Cubas.—Anita Corrales.—Eloisa Carbonell.—Amparito Muñoz.

RECREO SALAMANCA.—A las 1.ª, Castellana, 10.—Panorama del sitio de Puerto Arturo, pintado por Kaudaró.—Cinematógrafo.—Patines.—Carrousels, y otras atracciones.

Concierto diario en el jardín.

Miércoles y sábados, moda.

RECREO ARGUELLES.—(Ferraz, 29.)—A las nueve.—Grandes funciones para hoy tarde y noche.—El rey en París (Variadas é interesantísimas vistas cinematográficas).

Concierto por la banda del Rey.

Imp. del Fomento Naval Venras, 5.

Junta de Fomento Naval

Montepío Naval

San Bernardo, 19. MADRID

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

Exceso de garantía: 125 000 PESETAS

Depositario: El Banco de España

Presidente del Consejo de Administración

Excmo. Sr. Duque de Veragua

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

NOTE á los hijos.
CREDITO para establecerse.
CAPITAL para convertirse de obreros en patronos.
RETIRO para la vejez.

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

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

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

Personas á quienes alcanzan los beneficios del Montepío Naval:

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

Para más informes, dirigirse al Director-Gerente.

NOTA.—Se admiten Agentes con referencias sólidas.

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA (BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

Consumidos por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, de Salamanca a la frontera portuguesa, de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Madrid a Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías a vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPANIA TRASATLANTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués, Diríjanse los pedidos a la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 181.-BARCELONA

Q á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.º.-SANTANÉFI, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.-GILON, D. Manuel Rubio.-AVILES, D. Luis Urquiano.-CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.-VALENCIA, D. Rafael Terol. Para otros informes y precios, dirigirse a las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Felayo, 6 bis.-BARCELONA

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE

Santiago García Castellón.

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.-CÁDIZ

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

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

Corresponsal del **DIARIO DE LA MARINA**

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

Referencias de primer orden.

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 MERCANTILES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

- 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.
- Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Lt.-Placencia-Guipúzcoa-España).
- Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
- Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).
- Laboratorio de cartuchería en Darnford.
- Fábrica en North Kent para proyectiles.
- Polígonos de Eskmeale y Eynford.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJEROS, GILÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BATELLES Y BUNDELOS.

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

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

PEDRO DOMEQ

Cosechero y almacenista y exportador de vinos JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730

Autorizada para el uso de las ARMAS REALES por R. O. de 18 Octubre 1824.

Destilador de Aguardiente puro de Vino estilo Cognac Marcas A. 0, 1, 2, 3 cepas, Extra y Fundador

CHAMPAGNE DOMEQ

Unico representante en Madrid

Don José García Arrabal

LA ESPAÑA MILITAR

GRAN SASTRERIA

DE ANTONIO MATEOS

Sastre de S. M. el Rey D. Alfonso XIII del Real Cuerpo de Guardias de Alabarderos y Escuadrón de Escolta Real.

Especialidad en uniformes bordados para Gentiles hombres, Mayordomos de semana, Diplomáticos, Ordenes de Caballería, Maestranzas y toda clase de uniformes militares.

Liquidación de todas las existencias

GRANDES REBAJAS

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

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.

Preciados, 34 y Carmen, 43.

Tiendas

PARA GUARDIA CIVIL

Barniz especial para correajes, fra 0,60 pesetas.—Barnices y betunes.

DROGUERIA Y PERFUMERIA

Teléfono, 79, frente a la Plaza de la Cebada

MANUEL HERNÁNDEZ

Unaseñora

ofrece indicar gratuitamente a todos los que sufren de reuma y gota, neurastenia, asma, estómago, diabetes, debilidad general, flujos, anemia, tisis, enfermedades nerviosas, etc., un remedio sencillo, verdadera maravilla curativa, de resultados sorprendentes, que una casualidad le hizo conocer. Curada personalmente, así como numerosos enfermos, después de usar en vano todos los medicamentos, preconizados, hoy en reconocimiento eterno, y como deber de conciencia hace esta indicación, cuyo propósito, puramente humanitario, es la consecución de un voto. Escribir a Carmen L. M. García, Aribau, 24, 1.º.—Barcelona.

ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

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

Reparación de casco, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho. Máquina de 100 toneladas.

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

Material para ruinas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con **ORANTIA-MORANT**. Los médicos la recetan porque no ataca al corazón, como la antipirina, ni congestiona el cerebro, como otros calmantes.

(VA POR CORREO)

DE VENTA: Madrid, principales farmacias.—Barcelona, Rambla de las Flores, 4.—Alicante, Mayor, 33 y 25.—Cádiz, Plaza de San Juan de Dios, 2.—Santander, San Francisco, 24.—Bilbao, S. es. Barandiarany C.ª

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

Diario de la Marina

Año XXXVI Administración Veneras, 5 Dos ediciones

IMPRESIONES

Tipografía

FOMENTO NAVAL MADRID

POLÍTICA	UN ANO	18	0,10 pesetas
	SEMESTRAL	9	0,05
	TRIMESTRAL	4,50	0,025
	QUINQUENAL	1,50	0,008

Noticias.

Pasatiempos

En Madrid, Provincias, Unión Postal, Asia y América.

SERVICIOS DE LA COMPANIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.
El día 16 de Julio saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña el vapor *R. M. Cristina*, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Columbia. Combinaciones para el litoral de Cuba 6 isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.
El día 26 de Julio saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Montevideo*, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba 6 isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Columbia.
El día 11 de Julio saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *Antonio López*, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, Curaçao, 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 para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Carúpano, Oro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas.
El día 22 de Julio saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *Isla de Panay* directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa de la India, Java, Sumatra, China, Japon y Australia.

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

Línea de Fernando Poo.
El día 25 de Julio saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor *San Francisco*, para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagan y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Canarias.
El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante, y el 22 de Cádiz, el vapor *M. L. V. Hércules*, directamente para Tángier, Casablanca, Mazagan, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando a Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Tángier.
Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tángier: Martes, Jueves y Sábados. Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servicios por líneas regulares. La empresa quiere asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avisos importantes.
Rebaja de los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30% en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 Abril 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.
Servicios Comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

CUENTOS HISTÓRICOS

Recuerdos de la primera campaña de Cuba, 1868-78, por D. Ramón Domingo de Ibarra, Coronel de Estado Mayor. Un tomo de 134 páginas.—Su precio 2 pesetas 50 céntimos.—Los pocos ejemplares que hay para la venta pueden pedirse al Coronel don Manuel Díaz y Rodríguez, en la Inspección de las Comisiones liquidadoras del Ejército. CALLE DEL BARQUILLO

Viuda é Hijos de J. Barreras, Ingenieros

Constructores de vapores y lanchas para la pesca con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol. Máquinas y calderas para la Marina. Agentes generales en España, de Plenty & Son Ltd. Newbury. Más de 100 vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta Casa.

ASTILLEROS Talleres mecánicos de construcción. Instalación completa de fábricas de conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias. Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal. Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

La Calera

Carbones minerales servidos á domicilio. Magdalena, 8, entr.º.—Tel. 532.

Envíos á provincias de toda clase de carbones.—Especialidad en antracita para producción de gas pobre. EXPLOTACIÓN: Peñarroya (CORDOB)

Nuevo Motor "Benz" á gas pobre desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

La fuerza metriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motors "BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol. Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, S.A. Madrid.

DICCIONARIO POPULAR ENCICLOPÉDICO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Unica publicación en su género. Van publicadas dos tomos y parte del tercero. Se facilita á nuestros suscriptores á pagar en plazos mensuales de 250 pesetas, recibiendo desde luego todo lo publicado hasta el día. Diríjanse los pedidos á la Administración de este periódico.