

Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.330

Redacción y Administración

Madrid, Martes 1 de Julio de 1905

Calle de San Bernardo, 19



ediciones diarias

La unidad de acción

La Comisión que, presidida por el Jefe de Estado Mayor Central del ministerio de la Guerra, General Polavieja, fué á estudiar las defensas de las Baleares, ha expuesto por boca de su presidente al ministro de Marina, en conferencia celebrada ayer, lo necesario y urgente que es atender á la construcción de buques de guerra que puedan hacer eficaces las defensas terrestres que existen en la actualidad y las que se establezcan en lo sucesivo.

Esta exigencia no es peculiar de la defensa de las Baleares, sino de la de todo el litoral de la Península y de las islas Canarias, que sólo una Escuadra puede hacer efectiva; y sería cerrar los ojos á la realidad pretender como hasta aquí se ha venido haciendo por algunos erigidos en autoridad como competentes en materias militares, que bastaba con las fortificaciones de puertos y puntos estratégicos de la costa para la defensa de España y sus islas adyacentes, considerando la defensa naval como auxiliar y secundaria, cuya constitución era susceptible de aplazamiento.

La transformación que ha experimentado en su material la Marina, la ha convertido en el primer factor de la guerra moderna y en el indispensable elemento de defensa para las naciones que como la nuestra tienen una extensa frontera marítima en su dilatado litoral donde se asientan las más ricas é industriosas poblaciones del país, las cuales, en su mayor parte, se presentan en forma de anfiteatro, sobre rasas abiertas completamente indefensas ante la agresión de una flota enemiga.

Las fortificaciones terrestres de nada valdrían para evitar un bombardeo que las arrasaría en unos cuantos minutos; por el contrario servirían para autorizarlo con arreglo á las leyes internacionales. Mucho menos podría evitarse un bloqueo general de tantos ó mayores efectos que la destrucción de poblaciones, pues determinaría la paralización de la vida en la nación, lo que traería consigo el hambre, la miseria y la necesidad de pedir la paz, quedando á merced del enemigo.

Si esto puede efectuarse con una mediana Escuadra en una guerra contra una nación que carezca de defensa naval, tratándose de todo su territorio, aun se podrá hacer con más facilidad al operar contra territorios tan limitados como son las islas Baleares y Canarias, cuya posesión depende en absoluto de la supremacía en el mar, sin la cual de nada servirán las fortificaciones como con tan buen sentido de la realidad, desahuciado peligroso y antipatriótico prejuicio, ha expresado al ministro de Marina el general Polavieja.

Los puertos que en el litoral de la Península é islas adyacentes se requiere hacerlos inexpugnables con fortificaciones y toda clase de defensas fijas, son los que por sus condiciones se elijan como bases de operaciones de las Escuadras propias y aquellos que por la misma causa pudieran servir como tales á la flota enemiga si se apoderase de ellos.

Hasta aquí debe llegar la defensa terrestre ó fija, dejando á la móvil ó sea á la flota el mantenimiento de la supremacía marítima, que es lo único que puede impedir la agresión al resto del litoral.

El estudio de la defensa de las islas Baleares por la Comisión mixta que ha presidido el general Polavieja, de la cual ha formado parte un jefe de Marina tan reputado como el Sr. Balseiro, es un hecho digno de nota, pues indica que en España nos vamos dando cuenta de la necesidad de unificar la acción directiva de las dos defensas terrestre y marítima, que constituyen la defensa entera militar de la patria.

No creemos que deban reunirse en uno solo el ministerio de la Guerra y el ministerio de Marina, pues á ello se oponen grandes obstáculos de orden técnico y administrativo, que exigen la división y separación del trabajo de gobierno en ambos ramos, además de otras razones de índole más especial que se relaciona con nuestro modo de ser y con los vicios y defectos de raza que nos caracterizan. Pero sí, somos fervientes partidarios de la creación de un organismo político y técnico á la vez que diera la tendencia, la pauta y la forma en que debieran satisfacerse las necesidades de la defensa nacional y que á modo de cerebro de ella coordinase y diera unidad á su acción directiva, subdividida en los dos respectivos ministerios.

En los Estados como Alemania, donde el soberano ejercita el mando efectivo de las fuerzas de tierra y mar, y tiene con este objeto constituido bajo su exclusiva dirección un gabinete militar, el equilibrio entre las fuerzas terrestres y las marítimas, ó sea entre sus respectivos gastos, pueden mantenerse por ese gabinete; pero en país como el nuestro donde los ministros son responsables individualmente ante el Parlamento, se hace imposible semejante coordinación, y de aquí la necesidad de ese alto Cuerpo á que nos referimos, que ya funciona en Inglaterra con el título de Comité de la defensa nacional, y desde el primer momento está dando resultados positivos para la defensa del Imperio Británico.

La defensa de la nación, tiene que organizarse obedeciendo en primer término, á las exigencias de la política internacional, según los propósitos que respecto á ella se abriguen; y después á las que naturalmente se desprendan de las condiciones del territorio é intereses materiales del país. Los recursos que á la defensa de la nación pue-

da dedicar su potencia económica, tienen que supeditarse para su inversión á esas exigencias, de modo que sean satisfechas del mejor modo posible.

Proceder de otra manera, es continuar en el desconcierto de acción en que hasta aquí hemos vivido respecto á la defensa de la patria, siempre constituida de modo equivocado, atendiendo con preferencia á lo accidental por confundir lastimosamente el objetivo, con los medios que á él conducen; error que hemos pagado bien caro, por cierto, que ha sido la causa de nuestros desastres. Y por el estado de indefensión en que nos obliga á vivir, puede serlo todavía de mayores y más dolorosas consecuencias.

MARINA MERCANTE

La navegación australiana.

Bajo el concepto europeo, lo más interesante de la nueva ley australiana de navegación es lo siguiente:

Se considera de cabotaje todo buque que admite pasajeros ó mercancías entre dos puertos de Australia; los buques extranjeros no pueden dedicarse al cabotaje, á menos que se les conceda una autorización especial.

Dicha autorización no podrá exceder de tres años, y obliga al capitán, agentes y armadores, á lo siguiente: á que el salario del personal del buque se determine con arreglo á lo establecido en Australia; á tener sus dotaciones completas, como si estuviese registrado en Australia; á no recibir, sino por conducto de Australia, ninguna prima ó subvención.

Todo marinero de un buque de cabotaje será pagado durante el período de su navegación con arreglo á las tarifas vigentes en Australia, y si el buque abandona sus aguas, se pagarán sus salarios antes de salir del último puerto de Australia.

A ningún marinero se le podrán rebajar los salarios devengados fuera de Australia, ni deberá recibir salarios inferiores fuera de Australia á los devengados por viajes de esta clase.

En todo buque autorizado para hacer el cabotaje, los salarios devengados durante este período se abonarán antes de salir el buque de Australia.

Sólo podrán eximirse de esas obligaciones los buques extranjeros de país donde se permitan legalmente á los buques extranjeros dedicarse en sus aguas al cabotaje.—X.

Crucero ruso en Vigo.

Vigo 10.

Ha entrado en este puerto el crucero auxiliar ruso «Dnieper», procedente de Djibouti, colonia francesa del golfo de Adén. Hizo el saludo reglamentario á la plaza. La autoridad de Marina pasó á bordo y previno al comandante del buque que sólo se le permitirá estar aquí veinticuatro horas.

En este tiempo tomará carbón para poder seguir el viaje. El «Dnieper» salió de Djibouti el 24 de Junio, y en Port-Said, por haber fiebre amarilla, permaneció aislado, evitándose hasta el que las ratas subiesen por los cables á bordo.

Allí dejó trece naufragos del vapor «Kilda», que procedía de Honk-Kong y fué echado á pique por un buque ruso, que se supone sea el mismo «Dnieper».

Este trae numerosos heridos, que se cree proceden del combate naval de Tsushima. El barco desplaza 2.796 toneladas y lleva 386 tripulantes.

EL PARO GENERAL

No les parece bien á los diarios oficiosos, el acuerdo de los organismos obreros de ir al paro general en toda España el día 20 del actual.

Dicho acuerdo no es una protesta sino una indicación á los poderes públicos, para que sepan el disgusto de dichos organismos por la pasividad que en el conflicto de las subsistencias se advierte en las alturas.

A los diarios oficiosos les parece que esa indicación es prematura para dirigida al Gobierno actual y demasiado tardía para aplicada á los Gobiernos anteriores.

Es una opinión, pero en frente de ella está la fuerza aplastante de los hechos consumados; y los organismos obreros quieren testimoniar la indolencia de los poderes públicos en un asunto que es de interés general.

Y que esa indolencia existe, no puede negarse. En las Cortes es donde podían haberse adoptado resoluciones rápidas para remediar el conflicto de las subsistencias, pero las Cortes están cerradas.

Convenciones políticas y de partido, mantienen clausuradas las Cortes, pero hay que admitir, que si el conflicto de las subsistencias fuese en concepto de los poderes públicos, dignos de su atención, estarían abiertas.

A los ministeriales les parece una portuñesa eso del paro, sin comprender que ha surgido ya un nuevo poder, el de las organizaciones obreras, las que antes de tratar con los Gobiernos de potencia á potencia, prefieren insinuarse de un modo pacífico y en cierto modo amistoso.

Pero no hay que hacerse ilusiones. Cuando los poderes públicos quieren enmendar su indolencia, el conflicto de las subsistencias habrá adquirido tal gravedad que los Gobiernos serán impotentes para solucionarlo.

Y esto es lo que debería preocupar principalmente á los ministeriales, pues no cabe duda, de que ahora, por estar en los comienzos de su dominación política se encuentran en mejores condiciones para acometer los grandes problemas, que ya, en

fuerza de aguardar tanto, van pareciendo insolubles.

Las clases obreras han visto pasar situaciones y gobiernos sin que el deseo de aliviar sus males inveterados pase de una buena intención, y convenidas del poder de la asociación se unen.

Esta unión es íntima, como engendrada en necesidades comunes, y por sí misma constituye un poder que ya empieza á manifestarse. Todos los poderes son fuertes, y hay que señalar aquí que la fuerza de los organismos obreros se ejerce sin violencia.

El paro general señalado en toda España para el día 20, lo demuestra. Si la violencia impulsara á esos organismos, el Gobierno estaría ya muerto.

Se resisten los ministeriales á encontrar relaciones entre el problema de las subsistencias y el abandono de los Poderes públicos en resolverlo, y eso es querer cerrar los ojos á la evidencia, porque las causas determinantes de la carestía de los alimentos son la detestable organización administrativa, y por consiguiente la indolencia de los Poderes públicos en el problema de las subsistencias implica la persistencia en el error.

Y á eso no llegan los organismos obreros, que con su acuerdo le dicen al Gobierno: te vamos á demostrar nuestra fuerza para que te persuades de que no estamos desorganizados; procura que nuestro poder no se ejerza fuera de sus cauces naturales.

O de otro modo: si tú, Gobierno, no resuelves el problema, nosotros, obreros, lo resolveremos.

Y la verdad es que vale la pena de pensar en lo que va á hacer.

COLECTIVISMO

El arte en la calle

Sea con ocasión de la anunciada visita del presidente de la República francesa M. Loubet á España, ó porque realmente la fiebre del modernismo se haya apoderado de las autoridades locales, lo cierto es, que vamos á paso de carga hacia la cultura popular.

Han desaparecido los golfos y los pobres de solemnidad, y ahora se trata de embellecer la vía pública, para lo cual se ha creado una especie de razón social artística oficial titulada «El arte en la calle».

No quiere esto decir que el arte esté en el arroyo, sino que se trata de adecuar algo la fisonomía tan descuidada de la capital de España.

El Prado, aquel famoso Prado de San Fernán, que era el respiradero de nuestros antepasados, está á escondido; el Retiro, ¡ay! también, y algunas plazas y paseos de la periferia madrileña también.

Hay que advertir, que los franceses según dicen los periódicos, se han gastado en obsequiar y recibir bien á los españoles, hace poco, la friolera de un millón de francos mal contados, y piensan gastarse cerca de medio millón en el viaje de M. Loubet á Madrid.

Después de esto, ¿qué menos podemos hacer aquí que nombrar una Comisión del arte en la calle, compuesta de concejales y de artistas?

Pues... ya está eso hecho, y como lo primero que había que hilar era el reglamento porque ha de regirse la misma, se ha pedido inmediatamente á París el que allí rige para la Comisión de igual naturaleza que viene funcionando en la capital de Francia desde hace tiempo... «y que servirá de modelo para la nuestra».

Es decir, que se trata de una traducción. Hace ya mucho tiempo que hemos dejado de ser originales en España.

La misión de la Comisión del arte en la calle, traducida del francés, no es otra, según dicen los periódicos, que la de embellecer y reformar cuanto adéfesos haya en la vía pública, que afean el ornato y son de mal gusto tales, entre otras, como rótulos, adornos, faroles, anuncios, fachadas, etc., en lo cual, como en todo, hay que buscar la nota artística.

Pero no siempre se encuentra lo que se busca. Y á propósito. Según datos fidedignos se ha formado una brigada municipal con las cinco docenas de pobres de solemnidad, útiles para el trabajo, que han sido recogidos en las calles y cuya misión es, la de ir recogiendo los papeles, trispos, corchos, latas viejas y colillas que encuentran en el suelo.

Si ambas colectividades, la del arte en la calle, y la de recogida de colillas, se encuentran en el camino... ¡qué de cosas se dirán!

Abel Imart.

Guerra ruso-japonesa.

Paris 10.

La indemnización de guerra.

Según el corresponsal del Daily Mail, en los círculos gubernamentales de San Petersburgo, se dice que el Japón renunciará á pedir indemnización de guerra.

Exigirá solamente que Rusia tome á su cargo los gastos de los empréstitos que ha hecho el Japón para subvenir á los gastos de la guerra, empréstitos, comprendido el último de 750 millones que hacen un total de 4.250 millones, habría que añadir las pensiones de los heridos, que capitalizadas representan un total de 5.000 millones.

Los plenipotenciarios rusos.

Londres 10.

Ningún miembro de la embajada rusa estaba presente en la estación para recibir á los plenipotenciarios rusos.

Cassini sigue conservando su actitud agresiva de partidario de la guerra.

Se halla abandonado de toda la sociedad, incluso en la misma embajada. No se le visita ni se le dan noticias, viéndose obligado á informarse con ayuda de los periódicos.

La actitud de Cassini.

Paris 10.

Dicen de Washington que el conde Cas-

sini no ha intentado ocultar el despecho que le ha producido el que se le envíe á Madrid durante las negociaciones de la paz.

La isla Sakhaline.

Londres 10.

Las tropas japonesas han ocupado Korsakoff, capital de Sakhaline, sin encontrar gran resistencia. Los rusos, antes de abandonar la ciudad, la incendiaron. Después, cerca de Salowka, intentaron hacer frente, pero bastó un breve combate para ponerlos en fuga. Han dejado en poder de los japoneses muchas municiones y cuatro piezas de artillería.

Marruecos.

Los asesinos de Madden.

Tánger 10.

De la investigación hecha en Mazagán, de orden del representante de Inglaterra, resulta que los asesinos de Madden, residente británico y vicecónsul de Austria, fueron dos moros, protegidos de Alemania.

No teniendo el gobierno marroquí jurisdicción sobre ellos, pedirá á la legación de Alemania autorización para perseguir y juzgar á los culpables.

Desde Ferrol.

Julio 8.

Noticias de Marina.—Del Departamento.

Cuerpo general.—Cesó en el Arsenal y fué pasaporte para Puentedeume, á fin de encargarse de aquella Ayudantía de Marina, el teniente de navío D. José Suances.

Cesa en eventualidades y pasó á encargarse de una de las brigadas de marinería del Arsenal el teniente de navío D. Mario Ortiz Fernández.

Administrativo.—De la Comisaría del Arsenal pasa á la de revistas el alférez alumno D. Paulino de Castro Rayó.

Condestables.—Desembarcó del cañonero «Marques de la Victoria» y pasó á la sección en uso de la excedencia forzosa el tercero Ricardo Requejo Rasines, embarcando en su relevo el de igual clase Manuel Escariz Alende, que cesa en la sección.

Maestranza.—Cesa en los talleres del Arsenal y embarca en la División Naval, el carpintero calafate Francisco Garrote Arneiros.

EL CARBÓN NACIONAL Y LA MARINA

Puesta sobre el tapete por el Real decreto de Obras públicas de 7 del actual la cuestión de los carbones españoles, creemos de oportunidad indicar los que, según la obra del Sr. Intendente Plá, considerada como de consulta en estas materias, están declarados admisibles en la Marina, de distintas procedencias y para diferentes aplicaciones, por Reales órdenes de 2 de Noviembre de 1879 y 3 de Junio de 1893, expedidas por el ministerio de Marina.

Para buques se citan los procedentes de dos minas de Belmez, y mezclados otros de las mismas, así como para hornos y para fraguas.

De minas asturianas, para buques hay hasta trece, y para fraguas, siete, más dos de cok, habiéndose mencionado otras cinco también asturianas en contratos posteriores.

Los propietarios de minas que desean que sus carbones sean declarados útiles para la Marina, presentan sus muestras para ser reconocidas en cualquiera de los tres arsenales del Estado, verificándose la operación sin gasto alguno para el propietario, adquiriendo así éste un título más de la bondad de sus productos que en determinados casos puede serle de utilidad.

Los industriales extranjeros conceden á este género de declaraciones importancia extraordinaria.

En la actualidad existen diferentes clases de combustible: como la hulla, cok, conglomerados y otros, que se producen en diversas provincias y pueden tener aplicación en la Marina, unos para consumir en los buques, otros en los arsenales del Estado ó en la industria particular, y desde el momento en que se reconocen y son declarados admisibles, adquieren un valor en el mercado que no consiguieron hasta entonces.

Es seguro, que desde la época en que dichos carbones fueron declarados admisibles á la actual, pueden obtenerse en la misma cuenca de calidad superior.

Entonces se manifestó que los inconvenientes ó deficiencias que presentaban algunos carbones de los sometidos al ensayo pericial, debían atribuirse á que el carbón extraído hasta entonces procedía de capas muy superficiales.

Pero es seguro que haciéndose los trabajos á mayor profundidad, como el carbón procederá de capas á mayor presión ganará en calidad de tal modo, que puede compararse y aun superar á los mejores ingleses.

Como los ensayos se verifican sin gasto alguno, bien vale la pena repetirlos en ventaja de los propietarios y de la industria carbonera española en general.

Comparado el número de minas que actualmente están en producción con el de las que han solicitado ser ensayadas, se ve que en contra de los propietarios mismos, del buen nombre de las minas, y de lo que al país en general conviene, figuran éstas en número muy limitado.

Y es de sentir por cuanto la hulla nacional constituye una riqueza positiva que tardará tanto más tiempo en desarrollarse cuanto más se demore su explotación.

RÁPIDA

Una corrida de novillos con un séquito de desgracias que asusta. Broncas al minuto, tumbos á millares, fracturas y contusiones á granel, lidiadores espontáneos que pasan á la enfermería, cinco cogidas con sus correspondientes heridas graves, y todo esto presenciado por un público que se ríe y se indigna, pero que vuelve á presenciar con gusto el espectáculo siempre que hay ocasión, son cosas que han pasado en Carabanchel, aunque parezcan más propias del Riff.

No es posible acusar, por estos deplorables sucesos, á las actuales autoridades; ellas no pueden pagar deudas propias y ajenas; pero yo suplico al gobernador civil, Sr. Ruiz Jiménez, que tome nota de todo esto. Pero no deben tolerarse estas escenas repugnantes; pues de degeneración en degeneración, el sentimiento del público va haciendo tal amalgama del placer con el dolor, que ha de llegar un momento en que sea la crueldad el factor principal de todo délite.

F. G. PACHECO.

MARINOS ILUSTRES

El teniente general de la Armada

Don Baltasar Hidalgo de Cisneros.

1755 1829.

Nació en Cartagena, y deseoso de seguir la carrera de su padre, que fué un distinguido general de la Armada, sentó plaza de guardia-marina en 3 de Marzo de 1770.

Se embarcó por primera vez en 1772 en el navío «San Rafael» y su aplicación y amor á la carrera durante la navegación, cruzando sobre los cabos San Vicente y Santa María, le valieron rehabilitarse como oficial.

Salió luego para Lima, embarcando en la fragata «Industria», y á su regreso fué nombrado alférez de fragata en 22 de Noviembre de 1773 y buque hasta principios de 1776 con distintos buques, asistiendo al socorro que llevó la Armada á Melilla y más tarde á la expedición de Argel, en la que se distinguió mucho.

Ascendió á alférez de navío en 16 de Marzo de 1776, navegó en los navíos «Vencedor» y «Peruano», de la Escuadra de don Miguel Gastón.

Teniente de fragata el 53 de Marzo de 1778, hizo en el «Vencedor» la primera campaña del canal de la Mancha en la Escuadra mandada por D. Luis de Córdoba.

El 28 de Enero de 1790 obtuvo el mando de la balandra «Flecha», de 14 cañones; tuvo á sus órdenes el bergantín «Ardilla» y la balandra «Active», y con ellos cruzó sobre las costas de Cantabria no sólo protegiendo el comercio de cabotaje, sino dando Cisneros pruebas brillantes de su pericia marinera y de su valor militar, batiendo y apresando al bergantín corsario «Rodney», de 14 cañones, y en premio de su bravura fué ascendido á teniente de navío con fecha 27 de Mayo de 1780.

Correspondió dignamente á la buena opinión y confianza del Gobierno con un nuevo hecho naval que sobrepujó en mucho á su combate con el «Rodney».

Escortando un convoy que desde los puertos de Vizcaya se dirigía al Ferrol, se presentó la fragata de guerra inglesa «Cerber», de 40 cañones, pretendiendo apresar el convoy; el donado Cisneros no titubeó un instante, atacó con sus buques la fragata, sostuvo un reñido combate tres cuartos de hora y tuvo la gloria de salvar los buques de su mando y todo el convoy que escoltaba. No pasó el año sin nuevas proezas, pues con la sola balandra de su mando, batió y apresó otra de igual clase corsaria inglesa, llamada la «Niembra», del porte de ocho cañones y 22 pederros. El 13 de Abril de 1781, se le dió el mando de la balandra «Santa Natalia», de 20 cañones; salió con ella del Ferrol, en conserva con la fragata «Santa Leocadia», que mandaba el capitán Winthuyzen, con destino á las Terceras; tropezando con una escuadra enemiga, Cisneros se vió obligado á separarse de la fragata «Santa Bárbara», á las órdenes de don Ignacio María de Alava, cruzando sobre el estrecho de Gibraltar, donde batieron y apresaron las balandras corsarias inglesas «Collector», «Segunda», «Resolución» y «Espinwall».

El 15 de Noviembre de 1781 tomó el mando de la balandra «Resolución», del porte de 20 cañones, perteneciente á la escuadra de D. Luis de Córdoba, que la destinó á llevar pliegos al conde Guinifon, que mandaba la escuadra combinada estacionada en la isla de la Madera. En 14 de Mayo de 1783 tuvo el mando del jabeque «Mallorquín», de 34 cañones, y formó parte de la expedición contra Argel, encargado de la artillería. En la segunda expedición, ascendido á capitán de fragata el 20 de Octubre de 1787, mandó 34 lanchas cañoneras y seis de abordaje, desplegando gran valor y pericia. Tomó el mando de la fragata «Loreto», de 40 cañones, en 10 de Marzo de 1785, y cruzó por la costa de África. En 13 de Febrero de 1784 se embarcó como segundo comandante de la fragata «Florentina», de la escuadra de evoluciones de Lángara, y el 21 de Febrero de 1788 pasó de segundo comandante del navío «San Ildefonso».

Nombrado comandante de la fragata «Santa Florentina», el 16 de Abril de 1790, navegó todo el año por el Océano y Mediterráneo; ascendió por los méritos contraídos á capitán de navío el 1.º de Marzo de 1801, y en Abril recibió el mando de una división de tres fragatas, «Diana», «Soledad» y «Perla», desempeñando las comisiones que se le

de ir á la conferencia que propone el sultán, y añade:

«El Gobierno imperial me encarga de confirmar sus declaraciones en los términos de que no proseguirá en la Conferencia ninguna fin que comprometa los intereses legítimos de Francia en Marruecos ó que sea contrario á los derechos de Francia, resultantes de tratados ó arreglos en armonía con los principios siguientes: soberanía é independencia del sultán, integridad de su imperio, libertad económica sin ninguna desigualdad, utilidad de las reformas de policía y de las reformas financieras, cuya implantación sería arreglada por un corto plazo y mediante acuerdo internacional; reconocimiento de la especial situación creada á Francia por la contigüidad de una vasta extensión de su territorio argelino con el territorio marroquí, por las relaciones particulares que resultan de ello entre los dos países limítrofes y por el especial interés que para Francia representa la seguridad del orden en el imperio sarraceno.»

La carta de Mr. Rouvier al embajador, fecha del 8 de Julio, también dice así:

«El Gobierno de la República, convencido por las conversaciones de los representantes de ambos países en París y en de que el gobierno imperial no proseguirá en la Conferencia ninguna fin que comprometa los intereses legítimos de Francia en Marruecos ó que sea contrario á los derechos de Francia resultantes... etc. Sigue la carta copiando textualmente el resto de la del príncipe Radolin, y concluye así: «En consecuencia, el gobierno de la República abandona sus objeciones relativas á la Conferencia y decide acudir á ella.»

La declaración.

A este cambio de cartas dice Mr. Rouvier, ha seguido una declaración que suscriben los dos gobiernos. Lee el documento, que dice así:

«El gobierno de la república y el gobierno alemán convienen:

Primero. Llamar á Tánger simultáneamente á sus misiones actuales en Fez, tan pronto como se reuna la conferencia.

Segundo. En ordenar á sus representantes que de común acuerdo aconsejen al sultán la exposición del programa de la conferencia sobre las bases indicadas en las cartas cambiadas el 8 de Julio de 1905 entre el presidente del Consejo, ministro de Negocios Extranjeros de la república y el embajador de Alemania en París.

Hecho por duplicado en París á 8 de Julio de 1905.—Radolin.—Rouvier.»

Sin debate.

A la lectura de las cartas y de la declaración, añade Mr. Rouvier breves palabras de congratulación por el término del conflicto y por la solidez y la buena fe del acuerdo, manifestando también que permanecen intactos los convenios anglo franceses y franco españoles.

Es formal, dice, el acuerdo entre Alemania y Francia sobre principios esenciales, importantísimos para nosotros; reconoce nuestro interés en la seguridad del orden en Marruecos, porque cualquier estado de perturbación pueda repercutir en las poblaciones súbitas de Francia.

«Los dos gobiernos, en fin, están conformes en la utilidad de introducir en Marruecos reformas de policía y económicas, según nuestras anteriores iniciativas. Al proponerle al sultán la aconsejaremos, de común acuerdo, acerca del programa de su consulta á las potencias.»

«Este acuerdo tan apetecido se realiza entre los dos gabinetes, dejando incólumes los convenios que Francia había ultimado con otras potencias. En ningún momento de la negociación se ha habido del convenio franco-alemán de Abril de 1904 ni del tratado franco-español del mismo año.»

«Las declaraciones contenidas en las cartas, así como las solemnidades que espontáneamente y con reiteración me ha dado el embajador alemán, permítenme asegurar ante vosotros que Alemania no pone en litigio nuestros acuerdos con Inglaterra y España.»

«No podía ser de otro modo, puesto que esos acuerdos sólo nos comprometen con las potencias que los firman, y sólo con nosotros comprometen á ellas; nada puede objetarse contra los tratados que en virtud de sus perfectos derechos suscribieron Inglaterra y España.»

«La Cámara se facilitará seguramente del feliz resultado á que, por sincero esfuerzo de las dos partes, han llegado las negociaciones.»

Muchos aplausos han acogido la lectura del discurso, muy ajustado al espíritu de paz que marcaron anteriores debates de la Cámara.

Ha prometido Mr. Rouvier á Mr. Gerbillot Rescho publicar un «Libro amarillo» con la negociación, y se ha negado á contestar una interpelección que le proponía M. Cochín y cuantas le propongan mientras no se haya celebrado la conferencia internacional.

Impresión y comentarios.

La manifestación de Mr. Rouvier sobre la subsistencia de los convenios anglo-franceses y franco-español «intactos», ha sido muy comentada.

En efecto, no se ha hecho auto de fe con esos convenios, ni en la declaración se ha estampado nada de que puedan reclamarse contra Francia otras potencias. Ese peligro de la forma textual del acuerdo, está salvado.

Pero todo el mundo advierte que en la declaración Radolin Rouvier, de una diáfanidad insuperable, Alemania no reconoce todos los tratados y convenios de Francia, sino «los que están en armonía con los principios que enumera, uno de los cuales es «la libertad económica sin desigualdad ninguna» y otro «la reforma de policía y hacienda mediante acuerdo internacional».

Los convenios anglo-franceses y franco-españoles son el eje de la política de Francia esa reforma; y en cuanto al régimen comercial se allanaban á un límite de treinta años en la igualdad. No parece que permanezcan intactos los convenios.

Y menos todavía cuando sin otra coneción que el respeto á sus intereses de frontera, ni mejores ni peores que los de España, acude Francia á la conferencia, que resolverá libremente en todos los asuntos que le proponga el sultán sobre la base de

la penetración igual de las potencias, igual régimen de comercio y gestión reformadora internacional. Contra la libertad de la conferencia iban las objeciones que Francia abandona explícitamente en la carta de M. Rouvier.

EL TIFUS

Con motivo de seguir registrándose casos de fiebres tifoides en la parte Este de Madrid, el Sr. Ruiz Jiménez, creyendo que la causa indudable de las fiebres mencionadas, así como de otras enfermedades que aquejan á los madrileños, es principalmente el mal estado de las aguas del Canalillo, piensa proponer que una parte de lo que corresponda á Madrid en los créditos extraordinarios, se dedique á cubrir dicho canal, único medio que el gobernador considera que puede evitar la mezcla de substancias nocivas á las aguas.

Ya ha publicado el Boletín Oficial la circular del gobernador recordando á los médicos la obligación en que están de dar cuenta al subdelegado de Medicina respectivo, de todos los casos de enfermedades contagiosas que asistan, añadiendo que á los que falten á esa obligación les impondrá 500 pesetas de multa.

ASCENSION ARRIÉSGADA

Bilbao 10.

Hoy, á las doce, se ha verificado la ascension del globo «Albatros», por D. José María Palacios y por un mono.

Al descender, sobre la iglesia de San Nicolás, el globo se escapó de repente, dejando al propietario sobre el tejado del edificio y llevándose al mono á gran altura y en dirección á Guernica.

El Sr. Palacios, que quedó sobre el tejado, no ha sufrido daño alguno.

LA GUARIDA

Luis Metz, ingeniero civil y antiguo alumno de la Escuela Central, acababa de cumplir su servicio obligatorio en un regimiento de artillería de guarnición en Tarbes. Terminado su compromiso militar resolvió aprovechar la proximidad de los Pirineos para explorarlos, dirigiéndose después á España.

Proveyóse de un mapa, montó en su bicicleta y partió. El viaje fué encantador. Luis Metz visitó Pau, Bayona y San Juan de Luz, y luego se encaminó hacia los Pirineos.

Una tarde le sorprendió la lluvia en plena montaña, cuando de pronto notó en el camino la presencia de un hombre armado de un recio garrote.

Trató de asustar la marcha; pero el desconocido le corrió el paso.

«¿La bolsa ó la vida!—le gritó. El ingeniero le arrojó su portamonedas, que contenía un centenar de francos, y aprovechando el momento en que el ladrón se bajaba para cogerlo, echó á correr gran velocidad.

Pero, en su precipitada fuga, se olvidó de consultar su mapa, y no tardó en convenirse de que se había perdido.

Había cerrado la noche y pensó en buscar un refugio.

Interrogó en vano al horizonte, sin que divisara en parte alguna una habitación.

Al cabo de media hora, vio á lo lejos una luz que partía de una choza situada á la entrada de un bosque.

Acercóse, llamó á la puerta y oyó un abrir una anciana de repugnante aspecto.

«Me he perdido—dijo el ingeniero—y el ruego que me dé albergue por esta noche.»

La mujer le miró con cierta desconfianza y le contestó:

«Esto no es una posada.

«Le pagaré á usted con esplendor.

La anciana le dejó entrar.

El interior, iluminado por una lámpara de aceite, ofrecía un aspecto siniestro.

Metz estuvo á punto de proseguir su camino; pero como seguía lleviéndose opiosamente, decidió no moverse.

Pidió lumbre para secarse y algo de comer.

«No hay gran cosa—dijo la vieja.—¿Quiere usted que le haga una tortilla?»

«Sí.»

La mujer empezó su faena y á los pocos momentos sirvió al ingeniero el plato anunciado y un pedazo de pan de munición.

«¿No hay vino?»

«No, señor.

«Pues deme usted agua.»

Metz devoró la tortilla porque tenía un hambre feroz.

«¿Hay alguna cama disponible?—preguntó después.

«Puede usted dormir en el granero, donde no estará usted muy bien.

«Siempre estaré mejor que al aire libre puesto que no hay seguridad en los caminos. Acaban de robarme y, como no llevo armas, he tenido que entregar mi portamonedas al ladrón que me ha acometido.

La anciana no pudo reprimir un movimiento de inquietud.

«Voy á acompañarle á usted á su cuarto, que está arriba.

Y alumbrándose con una lámpara, subió la escalera que conducía al granero.

El ingeniero la siguió.

En un ángulo había un cojón viejísimo relleno de paja, y en el centro un montón de leña y un hacha.

La anciana se retiró, llevándose la única lámpara que poseía.

El ingeniero se alumbró con fósforos y se acostó vestido, pensando que una mala noche pronto se pasa.

Continuaba la lluvia y soplab el viento con extraordinaria violencia.

Eran las ocho de la noche. Apenas hacía un cuarto de hora que Metz se había acostado, cuando oyó abrir la puerta de la cabaña y luego los pasos de alguien que entraba.

A las primeras palabras que el recién llegado pronunció, oyó el ingeniero reconocer la voz del individuo que acababa de desbalarle.

Levantóse con cautela, se tendió en el suelo y por una rendija vio al desconocido.

No se había equivocado: era el ladrón que le había asaltado en el camino.

Aguzó el oído y se puso á escuchar. «Dame algo de comer—dijo el bandido.—Tengo hambre. No he podido robar más que á un viajero. Con este maldito tiempo nadie se aventura á andar por estas cercanías.»

El malhechor sacó de su bolsillo el portamonedas del ingeniero y vació en la mesa su contenido.

La vieja le ayudó á contar.

«Ciento doce francos—dijo el facineroso.—Aquel hombre debía llevar algo más encima; pero echó á correr de tal modo, que no me fué posible darle alcance.»

«Pues ese hombre está aquí—dijo la anciana bajando la voz.

«¿Es posible!»

«La mujer le refirió todo lo que había pasado.

«Le he dado de comer y está durmiendo en el granero. Me ha dicho que está desarmado.»

«Dentro de un rato—dijo el bandido—cuando estemos seguros de que está bien dormido, subire con cautela y le destrozaré el cráneo con mi garrote. Inmediatamente subirás tú y le cortarás el pescuezo con mi navaja.»

«¿Y si grita?»

«Estamos aislados y nadie le oirá. Mañana abriremos una fosa detrás del esteroero y le enterraremos durante la noche.»

El ingeniero, que lo había oído todo, se consideró perdido. Su frente estaba bañada en un sudor frío.

Sin embargo, Metz recobró su sangre fría y reflexionó acerca de los medios que podría poner en práctica para salvar su vida.

Recordó que había visto un hacha junto al montón de leña y, arrastrándose, fué en su busca. Después se levantó y se colocó al lado de la puerta.

Estaba resuelto á defenderse heroicamente.

El bandido había acabado de comer y fumaba una pipa.

La anciana había traído una botella de aguardiente y apuró un vaso, sin duda para cobrar ánimos.

«Ya estaré profundamente dormido—dijo el ladrón—y ha llegado el momento de obrar.»

«Sí, ya he cogido la navaja y subiré detrás de ti.»

«Apaga la luz.

La vieja obedeció. El malhechor cogió su garrote y el ingeniero le oyó subir la escalera.

Metz tenía el hacha cogida con las dos manos.

El asesino abrió la puerta lentamente. Metz le dejó entrar y descargó el arma sobre su cabeza.

El bandido cayó como una masa sobre el pavimento.

Llegó la vieja y chocó contra el cuerpo, que tomó por el del viajero, é inclinándose sobre él, le corrió el pescuezo.

Durante este tiempo, el ingeniero había bajado la escalera, y con su bicicleta se había puesto en marcha.

Detúvose en la primera aldea que encontró, y dió aviso á los gendarmes, á los cuales condujo á la guarida de los bandidos.

En el granero encontraron el cadáver del asesino, y á su lado á la anciana, que, como afeitada, aún tenía en la mano su navaja cubierta de sangre.

Eugenio Fourrier.

LA "GACETA," DE HOY

SUMARIO

Ministerio de la Guerra.—Real orden disponiendo se devuelvan á los interesados que se expresan las 1.500 pesetas con que se redimieron del servicio militar activo.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

J. & A. NICLAUSSE

Société des Générateurs inexplosibles "BREVETS NICLAUSSE"

24, Rue des Ardennes, París (XIX°)

Fuera de Concurso, Miembro del Jurado en las Exposiciones Universales de París, 1900, y San Luis, 1904.

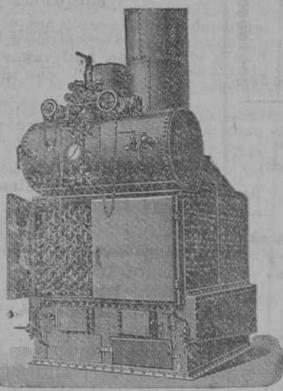
DIRECCION TELEGRAFICA

Instalaciones en las Marinas de guerra

Constructores concesionarios extranjeros

GENERATEUR—PARIS

GENERADOR—BARCELONA



Representante exclusivo en España:

D. Ricardo Zaragoza

Barcelona-Valencia, 223

Fuerza en caballos de las instalaciones

MARINAS DE GUERRA

Table with 2 columns: Country/Type and Horsepower. Includes entries for English, American, Japanese, Italian, Russian, Spanish, Turkish, German, Argentine, Chilean, and Portuguese.

Total 12 marinas de guerra, 72 buques y 735.900 caballos.

Cabe añadir á las cifras anteriores una fuerza de 80.000 ca allos repartidos en 80 buques mercantes, entre los que cuentan dos paquebots de 15.000 caballos y 33.000 toneladas cada uno. Marinas de recreo 5.000 caballos.

Aplicaciones en la industria.

300.000 caballos: fuerza motriz, alumbrado eléctrico, calefacción, utilización de gases perdidos, etc., etc., etc.

Caballs.

Table with 2 columns: Application and Horsepower. Includes entries for Central general de electricidad de Pontypridd, Lebon y C., C. electrica del Sector de la ribera izquierda, Ciudad de Paris (Talleres de Colombres), C. Gral. de Electricidad, Exposición Universal de Paris 1900, C. de electricidad del Onet-Parisien, C. de gas de Lyon, C. Fresno, and Sociedad industrial de Almansa.

Estados Unidos

(Cramp and C. Watertube boilers Niclausse C. Stirling C.)

Inglaterra

(Willans et Robinson Humphrys Temant)

Italia

(Gio Ansaldo, Armstrong & C. Génova)

(Hawtorn Guppy)

Rusia

(Astilleros Nicolaisoff)

Alemania

(Friedl-Krupp, Germania)

(C. francesa de conglomerado de hulla, M. André (A.) fabricante de aceite, Sociedad industrial pour la Schappe, Beneficencia pública Paris, Exposición de San Luis, Hospital Lariboisiere, Sociedad de los Establecimientos Oostel-Vinay, Arsenal de Brest, Torre Eiffel, Sociedad Tolosana de electricidad, Fábrica nacional de pólvora de Moulin Blanc)

Resumen de las principales ventajas de estos generadores

Son los más ligeros. Los de más reducido volumen. Los de más fácil limpieza. Los de más rápida puesta en acción. Los más fuertes y sencillos en sus órganos, siendo insignificante el gasto de conservación. Son los únicos cuyos tubos están directamente sujetos sin tornillos y están equilibrados por presión. Dan el máximo de economía en el combustible, sin auxilio de aparato alguno. Ofrecen una gran superficie de pantalla en un espacio determinado.

Consejo de Ministros.

Esta tarde, á las cinco y media, se han reunido en la Presidencia los ministros para celebrar Consejo.

El ministro de Marina manifestó á la entrada, que llevaba cuatro expedientes para la aprobación de sus compañeros, uno de ellos, sobre algunas incidencias relacionadas con un depósito de carbón en Canarias.

El Consejo se dedicará, principalmente, al examen del informe del Consejo de Estado sobre la concesión de créditos extraordinarios para remediar la crisis agraria, por esta razón, y conocidas las diferencias de criterio que existen entre el Conde de Romanones y el Sr. Urzáiz, hoy gran expectación por conocer el acuerdo que tome el Consejo sobre este asunto, que se creía había de motivar sucesos políticos.

A la hora de cerrar nuestra edición los ministros continuaban reunidos.

CENTRO COMERCIAL HISPANO-MARROQUÍ

La Junta de gobierno del Centro Comercial Hispano-Marroquí, cuya misión, altamente patriótica y de evidente utilidad para nuestro desarrollo mercantil en Marruecos, hace que cada día adquiera mayor preponderancia, se reunió ayer para dar cuenta de las conferencias celebradas, por las comisiones designadas al efecto, con el presidente del Consejo y los ministros de Hacienda, Estado, Marina y Agricultura, á fin de recabar de los poderes públicos la urgente necesidad de hacer crear sucursales del Banco de España en Tánger, Ceuta y Melilla.

Dada la excepcional importancia que el establecimiento de dichas sucursales reviste, como medio de evitar la expulsión de nuestra moneda en Marruecos, y como factor importantísimo para el desenvolvimiento de nuestro comercio, se acordó persistir en tan patriótica campaña, así como también en la encaminada á obtener la reforma del art. 229 de nuestras ordenanzas de Aduanas.

Igualmente se acordó dirigirse al ministro de Agricultura, solicitando el derecho á designar un representante del expresado Centro para asistir á las conferencias que habrán de celebrarse con ocasión del proyecto de reforma de las tarifas de ferrocarriles, á fin de exponer las causas que determinan la necesidad indiscutible para desarrollar el intercambio entre España y Marruecos de establecer tarifas especiales de importación y exportación.

Se nombró una comisión para que de acuerdo con los centros de Barcelona y Tánger, arbitren los recursos necesarios para realizar una expedición comercial y científica al interior de Marruecos.

También se acordó, á petición de gran número de socios y de los individuos de la Junta, ofrecer, en prueba de compañerismo, un banquete á los consejeros del Centro Hispano-Marroquí, señores Villanueva y Vincent, ministro de Marina y alcalde de Madrid, respectivamente.

Por último, fueron nombrados por unanimidad vocales de la Junta D. Federico Bañá, gerente de la Unión Alcohólica Española y don Enrique Ortiz de Zárate, ex diputado á Cortes; secretario, D. Gabriel Vich y Torres, propietario, y consejero el senador D. Miguel Pulido.

Espectáculos para hoy.

ZARZUELA.—A las ocho y media.—Los dichos.—La vara de alcalde y los hermanos Palacios.—Consuelito (estreno).—¿Quo vadis morosus? los hermanos Palacios.

AROLO.—A las ocho y media.—El mal de amores.—El terrible Pérez.—El porro chico.—El alma del pueblo.

PARISH.—A las nueve y cuarto.—Función extraordinaria cómico-humorística, á beneficio de los populares exóticos Antonet y Waltar. grandes novedades y sorpresas.—Obsequio por los beneficiados de un reloj remontoir de oro garantizado, y toda la compañía que dirige William Parish.

Imp. del FOMENTO NAVAL, San Bernardo, 19.

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 á Zamora y Orense á Vigo, de Salamanca á la frontera portuguesa, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Madrid á Cáceres y Portugal y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías á vapor.

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPANÍA TRASATLÁNTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués,

Diríjanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

O á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.º.—SANTANER, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJÓN, D. Manuel Rubio.—ÁVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.
Para otros informes y precios, diríjanse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelajo, 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: MONTALDÉN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCHANTS, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, STÖETTER, 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.
Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Darford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Bakmeals y Eynard.

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 PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

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

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

PEDRO DOMEQO

Boschero 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 1834.
Destilador de Aguardiente puro de Vino estilo Cognac Marcas A: 0, 1, 2, 3 cepas, Extra y Fundador
JEFF EPLMCO CHAMPAGNE DOMEQO
Único 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 Escudadrón 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. | Potecas. |
| Araña. | Carteras. |
| Porcelana. | Portamonedas. |
| Bronces. | Tarjeteros. |
| Figuras. | Boquillas Espuma. |
| Muebles. | Boquillas Ambar. |
| Columnas. | Pendientes. |
| Cristalerías. | Pulseras. |
| Vajillas. | Agujas para sombrero |
| Batería de cocina. | Imperdibles. |
| Esencias. | Cepillos, todas clases. |
| Agua de Colonias. | Escribanías. |
| Navajas. | Tinteros. |
| Cuchillos. | Termómetros. |
| Cubiertos. | Platos de colgar. |

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.
Preciados, 34 y Carmen, 43.

Tiendas

PARA GUARDIA CIVIL

Barniz especial para correajes, fra 0,50 pesetas.—Barnices y betunes.

DROGUERIA Y PERFUMERIA

Toledo, 79, frente á la Plaza de la Cebada

MANUEL HERNÁNDEZ

Mucho más barato

que las liquidaciones y saldos vende la

Grán Fábrica de Camas, SEGOVIA, 29

en sus inmensos almacenones

ATOCHA, 8, 10 y 12 frente á la calle de Carretas Camas de latón, de hierro y madera, Colchones, Camas-colchón de todos los sistemas y Muebles de todas clases, Construcción de toda clase de Camas y Muebles á capricho del comprador. Exportación á provincias.—Contratas para el Ejército, Hospitales y Colegios.

Atocha, 8, 10 y 12

(frente á la calle de Carretas).

ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, 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 minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Dolor de cabeza y neuralgias.

Desaparece con **ORANTINA-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, 23 y 25.—Cádiz, Plaza de San Juan de Dios, 2.—Santander, San Francisco, 24.—Bilbao, Sres. Barandiaran y C.ª
Una dosis, 0'25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.

Diario de la Marina

Año XXXV. Admción San Bernardo 19 Dos ediciones

IMPRESIONES	Tipografía DEL	Veneras, 5 MADRID
FOMENTO NAVAL		
POLÍTICA	UN AÑO	18 20 60 70
	SEMI-ANAL	9 10 5 5
	TRIMESTRAL	4 50 5 5
	UN MES	1 50 5 5
Ecos navales	Frete de suscripción.	En Madrid, Provincias, Unión Postal, Asia y América.
		ANUARIOS: 0,50 pesetas línea. 0,60 Noticias.
		Carra planas: 0,50 Noticias.

Viuda é Hijos de J. Barreras, Ingenieros

VIGO

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.

Antracita, número 3, quintal...	8,00 pesetas.
Carbonilla de cok...	2,25 »
Cok fuerte...	5,50 »
Cok inglés de gas, hectolitro...	5,00 »

Envíos á provincias de toda clase de carbones.—Especialidad en antracita para producción de gas pobre.

EXPLOTACIÓN:

Peñarroya (CORDOB)

SERVICIOS DE LA COMPANÍA TRASATLÁNTICA

Línea de Cuba y Méjico.

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

Línea de Venezuela-Colombia.

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, Sabanailla, 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, Coro 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-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

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

Línea de Fernando Póo.

El día 25 de Julio saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor *San Francisco*, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán 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. Vi llacorde*, directamente para Tánger Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

Línea de Tánger.

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

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

Avisos importantes.

Rebaja de los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 % en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 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

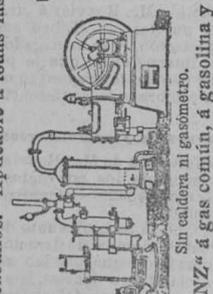
Recuerdos de la primera campaña de Cuba, 1868-78, por D. Ramón Domingo de Ibarra, Coronel de Estado Mayor.

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

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

La fuerza motriz más económica.
Referencias de primer orden.



Consumo por caballo-hora: 1 á 3 céntimos.

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

RICHARD GANS, Ingenieros, Princesa, 64, Madrid.

DICCIONARIO POPULAR ENCICLOPÉDICO

DE LA LENGUA ESPAÑOLA

Única 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 pe