

EL DEBATE DE LAS COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Treinta y dos sesiones lleva dedicadas el Congreso al proyecto de Comunicaciones marítimas, y aun no se ha pasado del examen de totalidad.

La discusión del sábado fué interesante. Por no haberse repartido el *Diario de Sesiones* hasta hoy no ha sido posible conocerla en su integridad. Mantuvieron el debate los señores Villanueva, Azcárate, ministro de Fomento y Lombardero por el orden en que quedan enumerados.

El Sr. Villanueva, que, en sesiones anteriores, había afirmado que el proyecto nacía entre sombras, ampliando esta idea, dijo:

Sombras hay respecto de quienes han pedido el impuesto de tonelaje; de ahí los dimes y diretes, las contestaciones y réplicas que surgen de unos y otros bancos: sombras hay acerca de qué barcos van a pagar el impuesto; de ahí que fuera necesario hablar desde los bancos de la comisión de tres hipótesis, como si se legislara, tratándose de pagar impuestos, formulando hipótesis, en vez de precisar las reglas de tal suarte, que no hubiese duda alguna sobre el alcance y la trascendencia que iba a tener un impuesto de esta naturaleza; sombras las hay respecto de qué barcos participarán de las primas; sombras hay en cuanto a los motivos que tenga la comisión para no dividir los servicios, para no acceder a lo que se pide de distintos lados de la Cámara; y, en una palabra, el proyecto todo es sombras, menos respecto de un particular, que yo declaré que sentía ver colocado de una manera tan escueta y como para que sirviese de blanco a todos los tiros; me refiero a todo lo que hace relación a la Compañía Trasatlántica; eso es lo que aparece con una claridad inmensa, y, repito, para mí deplorable.

Y añadió:

Este proyecto vendrá a ser una ley más de las que tenemos, que constituyen una iniquidad para el pueblo que las soporta.

Porque no ocurre esto solo en cuanto a la marina mercante.

Se dice: «Es necesario que España se baste a sí misma; es indispensable, por consiguiente, que tenga producción azucarera; que su producción siderúrgica dé la hoja de lata; que tenga marina mercante, y luego, que construya su marina de guerra.»

Pues bien, veamos cómo se obra para la ejecución de todo esto.

Tenemos suelo fértil, clima hermoso, envuelto por tantos y tantos pueblos; brazos baratos, tan baratos que no encuentran colocación y emigran; reunimos todas las demás condiciones para que aquí pueda haber una industria azucarera, y nadie podrá negarnos que es una tiranía para el pueblo español la ley vigente: este es el resultado.

¿En qué consiste esto, señores diputados? Consiste en lo que queráis, el resultado es como si pesara una maldición sobre este pobre pueblo, porque teniendo todos esos elementos, no hay otra solución para el Gobierno que el venir a imponer todas las condiciones que existen en la ley vigente: prohibición de cultivo, de abrir nuevas fábricas, y después un precio muy superior más del doble, al que alcanza en todos los mercados del mundo el azúcar.

¿Eso es lo que soporta el pueblo español? Prosigamos el examen: tenemos hierros, grandes minas, abundantes brazos, que trabajan en condiciones admirables; tenemos lo indispensable, y hasta el mercado interior asegurado, para que pueda haber una producción siderúrgica muy considerable, y aparece la cuestión de la hoja de lata.

En efecto, para que esa producción subsista, se dice que es indispensable que los desgraciados que la necesitan paguen un derecho que represente un 40 por 100 del valor de esa producción, y que a los que la producen se les pague una prima de exportación para que puedan ser utilizados sus productos por la industria y traspasar las fronteras.

Eso es también lo que soporta el pueblo español.

Para la marina mercante, y ya lo veis, para que exista marina mercante será indispensable, no sólo que la subvención y de las primas a la construcción y primas a la navegación, y además desgravaciones, sino que después colocás un dogal al cuello del emigrante obligándole a pagar un pasaje excesivo, y a todos los productores para que sus exportaciones salgan con el recargo de un flete indefinido y sometido a todas las arbitrariedades de los monopolios.

Y si se pasa después a la marina de guerra... no quiero hablar de ello, porque confieso que es un asunto que estoy viendo deslizarse, llegar a cristalizar y constituir una nueva e inmensa desdicha para España.

Esta es la situación, ya lo veis, en numerosas producciones tropezamos, ¿con qué? con la imposibilidad de producir de manera que nos

aproximemos a los precios del mercado universal, con la esclavitud inevitable del pueblo español, y, además, lo voy a decir con toda sinceridad, son que el provecho se circunscribe a determinadas Sociedades, a algunas personalidades, a muy pocas, en frente de la totalidad, de la casi totalidad de la nación.

Porque en todos estos asuntos, en cuantos se refieren a estas materias, se ven figurar los mismos nombres, las mismas entidades y las mismas personas.

Bastaría, en muchísimas ocasiones, tender la vista por estos bancos y mirar por esos pasillos, y de seguro que ya se sabría de qué se estaba tratando y cuál era la clase de asunto y la finalidad que con él se perseguía.

El discurso del Sr. Azcárate fué breve y limitado a razonar sus manifestaciones referentes a la alteración de precios de los pasajes en los barcos de la Compañía Trasatlántica.

No quiero molestar—dijo— a la Cámara; así es que diré únicamente esto: para la navegación de altura, 11.607.909, y para la de gran cabotaje, 2.785.000; es decir, que para 29 Compañías de gran cabotaje y medio millones; y para cuatro de altura, 11 y medio millones.

Díganme si después de esto se puede hablar, como se habla desde el banco de la comisión, de que está protegida la más numerosa y la más necesitada.

Ahora mismo, el pasaje de la Trasatlántica desde Barcelona a la Habana, cuesta más caro que desde Barcelona a Buenos Aires, dando como razón de esto que para un punto hay competencia y para el otro no.

Vamos al punto interesante del alza del pasaje en 1892. En primer lugar, hay otra tarifa, otra reforma, otra subida del pasaje, del ministro que sucedió a Fabié, y que hizo eso, aunque no conformándose con el Consejo de Estado, porque en este caso tenía el efecto retroactivo. Había un precio, el precio estipulado en el contrato, que era con la rebaja (hablo de Cuba) del 60 por 100 en tercera clase y del 30 por 100 en primera y segunda clase.

Clase tercera: según el contrato antiguo anterior de la Trasatlántica, que es el reglamento de 18 de Marzo de 1891, que firma el señor Azcárate, son 100 pesetas; según la real orden de 21 de Julio de 1891, 375; según la tarifa de la Trasatlántica de 9 de Febrero de 1892, son 400. Rebajando el 60 por 100, que son 240 pesetas, quedan 160; es decir, que debían ser 160 pesetas y son 375, resultando 215 de más por cada pasaje de tercera clase.

Segunda clase: según el contrato antiguo, reglamento de 18 de Febrero de 1891, 360 pesetas; según la real orden de 21 de Julio de 1891, 625; según la tarifa de 9 de Julio de 1892, 600. Rebajando el 30 por 100, que son 180 pesetas, quedan 420, y resultan de más 205 pesetas.

El ministro de Fomento se expresó en estos términos:

«Treinta y dos sesiones ha dedicado el Congreso al examen de la totalidad de este proyecto, cuando el reglamento y la práctica no quisieron sino que hubiera tres turnos de totalidad, y la realidad es que la mayor parte de la discusión de totalidad se ha venido consagrando al examen del art. 1.º, que una vez terminada la discusión de totalidad entraremos a examinar lo único que voy a rectificar es lo relativo a que las Compañías extranjeras abandonen nuestros puertos por virtud de ese impuesto.»

En el caso más desfavorable no sé si tendría ese impuesto el resultado de alejar 11 ó 12 Compañías de las que vienen a nuestros puertos, que representan alrededor de 30 vapores y que movieron una carga que supera poco a 2.000 toneladas. Pero además, ¡no dice nada la consideración, la aduana como complemento de las demostraciones hechas, que nace del dato suministrado en tardes anteriores por el Sr. Vincent, según el cual, a juzgar de haberse rebajado en un 50 por 100 el precio de pasaje, por ejemplo, para la Argentina, por haber sido el año 1908 un año de crisis naviera, sin embargo, de esa reducción ni un solo barco de esas Compañías ha dejado de tocar en nuestros puertos?»

Al Sr. Azcárate tengo bien poco que decirle.

Porque eso sí interesa al Gobierno, y es que en este dictamen no se contiene la resurrección—para usar la frase que empleaba el Sr. Villanueva—del contrato de la Trasatlántica; que se anuncia un concurso y que habrá luego que contratar.

Yo tengo el sentimiento de estar en contradicción con el Sr. Azcárate, porque yo oreo, por el contrario, que la Compañía subvencionada es y ha sido competidora de las Compañías extranjeras y amparadora de las intereses de las demás Compañías nacionales, y sólo porque han tenido el amparo de esa Compañía han podido vivir y desenvolverse como han vivido y se han desarrollado esas otras Compañías, a la sombra de la Compañía Trasatlántica y de consorcio con ella; y eso explica el hecho de otro modo no tendría explicación

—de que esas otras Compañías defiendan a la Compañía Trasatlántica y proclamen la necesidad de que la subvención se mantenga en todo momento y se muestren unidas a la Compañía subvencionada.

Así se explica fácilmente este hecho, cuyo origen es de fácil demostración, aunque no he de detenerme a formularla ampliamente, ni seguramente se necesita el claro entendimiento del Sr. Azcárate.

El Sr. Azcárate: Eso sólo lo cree el Sr. Redonet.

El Sr. Redonet: Y conmigo lo creen las Compañías interesadas.

El Sr. Villanueva: Ya hemos convenido en que se aclarará en el dictamen, en que se explicará mejor que el Gobierno está obligado dentro de un plazo de tres meses, después de la promulgación de la ley, a proceder a su ejecución y a abrir un concurso; pero que para ese concurso se señalará un nuevo plazo, que puede ser más ó menos amplio, y, por consiguiente, con ese mayor plazo podrán mejor venir al concurso todas las Compañías que quieran.

También he de decir al Sr. Azcárate, que aun sin estar consignada en el contrato, la realidad es que la Compañía Trasatlántica en esos veinte años ha mejorado evidentemente el material, y le ha mejorado considerablemente, y estoy por decir, y creo que puedo decirlo sin temor a contradicción fundada, que lo ha mejorado en mayor medida que le exigía el contrato, y añado que ese es interés de toda Compañía naviera, porque, naturalmente, lo impone la concurrencia a que está sometida.

Volví a hablar el Sr. Azcárate para replicar al ministro de Fomento, y dijo:

«No hay que olvidar que en el contrato actual hay una cláusula en que se dijo que no se recibiría ninguna buque que pasara de veinte años, y eso se debe cumplir y no se cumple.»

Dice S. S. que no hace la Trasatlántica competencia a las Compañías de altura. Pero, señor ministro de Fomento, ¿para qué traje yo aquí el anuncio oficial de la Trasatlántica, aquel anuncio en que dice que hará una bonificación exclusivamente a los exportadores que carguen en sus barcos y que no se la hará a los otros españoles y sí a los que vayan a una de las Compañías de la Conferencia, de las extranjeras?»

Intervino, por último, el Sr. Lombardero, afirmando que en su discurso anterior no ha juzgado el nuevo impuesto como medida tributaria, y que, en ese concepto, y con la flexibilidad establecida en sus enmiendas, cree que es admisible y que no perjudica a nadie, ni retrasará del tráfico a ninguna buque en ningún puerto del Norte ni del Noroeste.

Terminó diciendo que en el apoyo del impuesto de tonelaje le acompañan diputados gallegos tan calificados como los ministros señores González Basada y marqués de Figueroa y el presidente de la comisión, Sr. Bugallá.

Viaje del Sr. Maura

El sábado, por la noche, salió en el ferrocarril del Norte el presidente del Consejo. Los detalles de su viaje los comunican los correspondientes de Bilbao.

Ayer, por la mañana, llegó el Sr. Maura a Orduña, esperando en la estación la única persona que le había recibido noticia de su llegada: su íntimo amigo el Sr. Bergés.

Viajaba el Sr. Maura de rigoroso incógnito, y según añade el correspondiente de *La Correspondencia*, ni siquiera se dio a conocer a las autoridades de Orduña.

Allí se apeó para montar en seguida en el automóvil que le tenía preparado el Sr. Bergés, con el que se trasladó hasta Zalla.

Llegado a este pueblo, el Sr. Maura se ha dirigido al Colegio de Damas Irlandesas, con objeto de pedir autorización para que sus hijas, que allí se educan, salieran del Colegio y le acompañasen a comer.

Así lo hicieron conociendo con su padre y el Sr. Bergés en una finca propiedad de este último.

Después del almuerzo, el Sr. Maura restituyó sus hijas al Colegio.

Volví a tomar el automóvil, que le condujo a Orduña, donde esperó la llegada del expreso de la tarde para regresar a Madrid.

El gobernador civil de la provincia acudió a Orduña para saludar al jefe del Gobierno.

El Sr. Maura ha regresado hoy a Madrid.

Conferencia agraria

Salamanca 15. En el Círculo Mercantil ha dado una conferencia el profesor de Valladolid, Sr. Gay, sobre «La doctrina agraria relacionada con la política española moderna».

El Sr. Unamuno presentó al conferenciante, elogiándole en su labor.

Dijo el Sr. Gay que la política económica del Gobierno es una dictadura industrialista, conservando los privilegios y fomentando el proteccionismo.

Añadió que esta política debía proteger la agricultura de Castilla, que tiene organización fundamental agraria.

El proyecto de la Administración local lo produjo Cataluña, dejando sentir su influencia. Si las demás regiones no la imitan, soportaremos la colonización catalana.

El programa agrario castellano es el mismo catalán, pero no el del Fomento del Trabajo Nacional.

Hablando de Castilla y su porvenir, afirmó el conferenciante que es preciso, para promover el incremento natural de la población, aumentar la producción de alimentos y la producción agrícola, siendo por tanto decisiva para poder conseguir esto, la política del crédito y de los transportes.

Terminó su conferencia exponiendo un programa práctico, para incorporar un nuevo espíritu al pueblo español que hoy vive huérfano de ideal y para abrir el culto a la patria.

La numerosa concurrencia, que llenaba por completo los salones del Círculo Mercantil, ovacionó al conferenciante.

LOS REYES EN MORATALLA

Córdoba 15.

En Moratalla el día ha sido nublado. D. Alfonso no salió de Palacio y la Reina estuvo paseando esta mañana en coche por la carretera, acompañada de su hermano el príncipe Alejandro de Battenberg y de la marquesa de Viana.

El príncipe Alejandro permanecerá en Moratalla hasta el regreso de los Reyes a Sevilla. —Mencheta.

Otra vez los duros sevillanos

Recoge *El Imparcial* en sus columnas la protesta de algunos comerciantes, según la cual, comienza a notarse en la plaza de Madrid alguna abundancia de duros del cuño de 1898 con plena apariencia de ser sevillanos.

Y añade: «Lo más curioso, ó lo más grave, es que estos duros no parecen de reciente acuñación y tienen el aspecto de haber estado circulando algún tiempo.»

«El comercio comienza a rechazar estos duros, que aunque tienen ley de plata, son falsos indudablemente, según las disposiciones oficiales que precedieron al canje. Y como, sin duda, la cantidad circulante aumenta cada día, puede llegar un momento en que vuelva a surgir el problema de la legitimidad de esa clase de moneda.»

«Al ver que los duros sevillanos salen de nuevo al mercado, las gentes creen que se han reanudado las acuñaciones clandestinas ó que el Gobierno está lanzando a la circulación los mismos duros que antes recogiera. Esta hipótesis nos parece absurda, y es, sin embargo, lo que merece más crédito a las gentes, por el hecho de que los duros sevillanos que circulan no tienen el brillo característico de la plata recién fundida.»

Sobre este asunto ha hablado el ministro de Hacienda con algunos periodistas.

Según el Sr. González Basada, no debe ser motivo de alarma el hecho de que circulen monedas de cinco pesetas del año 1898.

Añadió el ministro de Hacienda: «Los ilegítimos recogidos en el verano último están depositados en la Casa de la Moneda para su examen y clasificación, operaciones que aún se tardará mucho tiempo en dar por terminadas.»

«Si algunos duros de ese año se han puesto en circulación, son legítimos, pues sabido es que entre los recogidos, unos eran falsos y otros no.»

Graves sucesos en Bermeo

Bilbao 15.

Comunican de Bermeo que, a consecuencia de ciertos disgustos que desde hace tiempo reinaban entre dos bandos de pescadores pertenecientes a distintas hermandades, se han desarrollado graves sucesos.

Uno de estos bandos pidió ayer que desapareciera del muelle una balsa, negándose a esto los del bando contrario.

Intervino un guardia municipal para calmar los ánimos, y en vista de que no fué obedecido destruyó a varios alborotadores.

Cuando ya se creía zanjado el conflicto empezaron a formarse grupos en la plaza, que discutían sobre las pasadas ocurrencias, organizándose una manifestación, pidiendo a grandes voces la libertad de los detenidos, y amenazando con arrear la balsa al mar.

Los guardias municipales, mandados por su jefe, salieron al encuentro de los amotinados, siendo recibidos a pedradas, hiriendo uno de los proyectiles al citado jefe.

Otro de los jefes también fué herido, viéndose obligado a retirarse.

El alcalde, vista la actitud agresiva de los amotinados, y no teniendo guardias suficientes para imponer su autoridad, pidió auxilio a la benemerita.

La Guardia civil logró, no sin grandes trabajos, reducir a la obediencia a los agresores de los municipales y disolver los grupos.

De los jefes heridos uno lo está de gravedad. Los civiles hicieron nueve detenciones. La excitación que reina es enorme.

DE BARCELONA

La Exposición catalana.—El viaje del Rey.—Otras noticias.

Barcelona 15.

Ha visitado al gobernador el Comité organizador de la Exposición general catalana en Villanueva y Geltrú, para tratar de la realización de dicho certamen. El Sr. Ossorio convendrá a una reunión a todas las personalidades de los distintos ramos de la producción, comercio e industria de esta población para invitarles a que cooperen a la citada Exposición, la que ha de verificarse en 1910.

Al mismo tiempo que circula el rumor del

viejo del Rey a esta población en el mes de Mayo, se dice también que vendrá el mes próximo S. A. la Infanta Isabel, la que se quedará aquí tres ó cuatro semanas, hospedándose en casa del marqués de Comillas.

Una comisión de fauques del puerto ha visitado al gobernador, quejándose de que los individuos del Montepío de San Pedro Pescador les quitan el trabajo. Con objeto de solucionar el conflicto, el Sr. Ossorio ha citado para esta noche a las partes interesadas.

El alcalde accidental ha dispuesto que se envíen tubos de vacuna a la comandancia de la Guardia civil para que se vacunen y se revacunen a los individuos de dicho Instituto y a sus familias.—Fabra.

Reo en capilla

Barcelona 15 (2 1/2 h.)

A las siete de la mañana ha sido puesto en capilla en el castillo de San Fernando de Piñeras el carabnero Manuel Ríñez Cano, sentenciado a dos penas de muerte.

Aunque hay pocas esperanzas de conseguirlo, se gestionó el indulto. Mañana será fusilado.—Mencheta.

LOS TEATROS

ROMEA

Escándalo formidable. La mayor parte de los periódicos han dado cuenta del grandioso éxito obtenido en Rímea por la obra titulada *La boda*, estrenada hace unos meses en el teatro del Príncipe Alfonso.

Desosos de ver tan notable producción, asistimos anoche a la última sesión, en que se representaba dicha obra. A los pocos segundos de haberse el teatro, nos convencimos efectivamente de que se trataba de un éxito ruidoso.

El público, sin duda por ser incapaz de penetrar en el pensamiento del autor, tomó a risa lo que éste le ofrecía como un triste problema de la vida, y las risotadas y ocurrencias del auditorio concluyeron en un escándalo formidable.

Algunos espectadores de corazón sensible se conmovieron ante la triste situación del protagonista—un desgraciado en el último grado de tuberculosis pulmonar—y a gritos pedían al resto del público que dejase morir tranquilamente al desdichado.

El escándalo adquirió tan terribles proporciones, que a los pocos minutos se bajó el telón y el público quedó sin saber si la obra había terminado ó se había suspendido la representación.

Muy triste es tener que consignar estos hechos, motivados por despreciosas censuras, y de desear seriamente que la autoridad interviniera para evitar la repetición de casos análogos, en los cuales se debe obligar a la empresa a la devolución del dinero, que el público paga de buena fe y que le hace acreedor a mayores consideraciones.—

CRISIS OBRERA

Sevilla 15.

Comunican de los pueblos de esta provincia que la miseria entre los obreros del campo aumenta cada día.

En Lora y en Estepa los obreros, incitados por el hambre, llegaron hasta intentar asaltar los Ayuntamientos.

Los alcaldes, en ambas poblaciones, lograron evitar el atropello reuniendo a los agentes de la autoridad y prometiendo arbitrar recursos para distribuir socorros.

Ante el gobernador han expuesto varios alcaldes de la provincia lo insoportable de la situación irremediable en los pueblos por carecer de todo género de recursos.

En Sanlúcar de Barrameda se ha agravado también la crisis agraria en términos alarmantes.

Los obreros se dirigen al Ayuntamiento su petición de socorros; pero le es imposible al alcalde atenderlos, por no haber fondos en las arcas municipales.

Con impaciencia se espera la llegada del ministro de Fomento, creyéndose que éste se hará cargo de la gravísima situación por que atraviesan los obreros faltos de ocupación y de recursos.

Puerto Real 15.

Aumenta la crisis obrera, por la falta de trabajo y el mal tiempo. Los braceros recorren los campos sin hallar ocupación ninguna.

DEL FERROL

La escuadra a V. Icaria.—Consejo de Guerra.—El concurso de escuadra.—Obras en los buques.

El Ferrol 15.

Asegúrase que los buques que constituyen nuestra escuadra irán al puerto de Valencia para la próxima Exposición.

Ante un Consejo de Guerra celebrado en la Capitanía general, fueron juzgados varios paisanos que atropellaron en la mar una lancha pesquera, destruyéndole los aparatos.

Presidió el acto un teniente coronel de Intendencia de marina, formado el tribunal varios oficiales de la Armada.

Después de la pena impuesta. Según manifestaciones de uno de los ingenieros de la casa Vickers, en las obras hidráulicas que van a emprenderse en esta factoría naval, serán empleadas 6.000 obreros.

La noticia produjo gran contento entre las clases trabajadoras.

Parte de los obreros de esta arsenal trabajan en horas extraordinarias para salvar las obras del nuevo crucero *Reina Regente*, cuyo buque se cree quedará en condiciones de navegar para el mes de Noviembre próximo.

La corbeta *Nautilus* zarpará para Lisbon el día 1.º del mes próximo.

Se espera el cañonero *Marqués de Molins*, que viene a efectuar reparaciones al arsenal.

Cuando llegue, irá para Vigo el *Proserpina*, y para en el dique el crucero *Princesa de Asturias*.—Corresponsal.

EL CORREO

DIARIO POLÍTICO DE LA NOCHE
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: LIBERTAD, 29

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

	PESETAS
Madrid, un mes.....	1'50
Provincias, trimestre, pagos directos ó en la Administración...	5 "
Id., id., por giro y comisionado.....	5'50
Portugal, trimestre.....	8 "
Estranjero, trimestre.....	12 "

El importe de las suscripciones puede efectuarse remitiendo libranzas de la prensa, que se suspenden en los estancos; del Giro Mutuo ó letra de fácil cobro.

Toda la correspondencia administrativa se dirigirá á nombre del Administrador de EL CORREO, LIBERTAD, 29.

Servicios de la Compañía Transatlántica

Línea de Filipinas.—Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 9 Enero, 6 Febrero, 6 Marzo, 3 Abril, 1.º y 29 Mayo, 26 Junio, 24 Julio, 21 Agosto, 18 Septiembre, 16 Octubre, 13 Noviembre y 11 Diciembre; directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sean 26 Enero, 23 Febrero, 23 Marzo, 20 Abril, 18 Mayo, 15 Junio, 13 Julio, 10 Agosto, 7 Septiembre, 5 Octubre, 2 y 30 Noviembre y 28 Diciembre, haciendo las mismas escalas que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.—Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Venezuela Colombia.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, 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. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Caracas, para Cumaná, Caripano y Trinidad, con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires.—Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 8, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 23, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso el día 1, haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Poo.—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Las Palmas y otros puertos de la Costa occidental de África y Golfo de Guinea. Regresan mas escalas que á la ida, para Cádiz y Barcelona.

Línea de Tánger.—Salida de Cádiz: Lunes, miércoles y viernes, para Tánger, con extensión á los puertos de Algeciras y Gibraltar. Salida de Tánger: Martes, jueves y sábados para Cádiz.

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. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas, de 14 de Abril 1904, publicada en la Gaceta del 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 de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

Línea de Cuba y Méjico.—Servicio mensual á Habana y Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

Coches ligeros de 4 cilindros

CHASSIS

Tipo E 8-10 HP.....	5.500 francos.
— C 12-14 HP.....	6.750 —
— H 16-20 HP.....	11.300 —
— K 25-35 HP.....	13.500 —

H. GUILLEMIN Y COMP.^a

INGENIEROS CONSTRUCTORES

12 y 12, rue de Metz, COURBEVOIE (Seine)

FRANCIA

Kabelfabrik Actine-Gesellschaft

(SOCIEDAD POR ACCIONES)

Establecimientos en VIENA (Austria) y en PRESSBURG (HUNGRÍA)

Domicilio: VIENA XIII

Construcción de cables é hilos aislados

para alumbrado eléctrico, transmisión de fuerza, telegrafía y telefonía

Especialidad: Conductores aislados por caucho, goma natural y caucho de vulcanización. Cables protegidos por plomo hasta 20.000 volts

La Sociedad construye y coloca redes completas de cables

METALES PERFORADOS

ESPECIALIDAD PARA APARATOS DE MINAS

E. KRIEG & P. ZIVY
NOTROUG, cerca de París

Pedir en los cafés EL BIRRH

Gran vino, Aperitivo, Tónico, Fortificante y Generoso

Violet Frères á Thuir (FRANCE)

DESCONFIAR DE IMITACIONES

El citrato de Magnesia Bishop es una bebida refrescante que puede tomarse con perfecta seguridad durante todo el año. Además de ser agradable como bebida matutina, obra con suavidad sobre el vientre y la piel. Se recomienda especialmente para personas delicadas y niños.

El citrato de Magnesia Granulado Efervescente de Bishop originalmente inventado por Alfred Bishop, es la única preparación pura entre las de su clase. No hay ningún sustituto tan bueno. Póngase especial cuidado en exigir que cada frasco lleve el nombre y las señas de Alfred Bishop, 48, Spelman Street, 48, London.

En Farmacias.—Desconfiar de imitaciones.

ENFERMEDADES DEL PECHO,

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

Y ANEMIA

ZOMOL

JUGO DE CARNE DESECADO

Preparado en frío, encierra los preciosos elementos reconstituyentes de la carne cruda. Prescrito en la Tuberculosis, la Neurastenia, la Clorosis, la Anemia, la Convalecencia, etc.

Tres cucharillas de café de ZOMOL representan el jugo de 300 gramos de carne cruda.

EN EL TRATAMIENTO DE LAS

ENFERMEDADES DEL PECHO

recomiendan los médicos especialmente el

Jarabe y Pasta de Pierre Lamouroux

PARA EVITAR LAS FALSIFICACIONES

deberá exigir el público la firma y señas del inventor

Pierre Lamouroux

FARM.º—45—RUE VAUVILLIERS—45—PARIS

Aguas radio-azoadas sulfhídricas

DE

ALMEIDA (ZAMORA)

Son las mejores para curar las enfermedades del estómago, intestinos, catarras bronco-pulmonares y gástricos; modifican profundamente las enfermedades de los ojos, nariz y oídos de naturaleza escrofulosa y herpética.

De venta en las principales farmacias.

Depósito en Madrid: Pérez, Martín, Velasco.—Alcalá, 7.

Ibarra y Compañía

SEVILLA

Línea regular de vapores

entre Bilbao, Sevilla, Marsella

y puertos intermedios

de los 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 Bayona y Burdeos

El mejor brillante

para limpiar metales

en y será siempre

AMOR

Se vende en todas partes

Exigir AMOR, marca registrada

Fáb. Lubszynski y C.^a

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA

Sociedad anónima.—Capital social: 32.750.000 pesetas

Fábrica de hierro, acero y hojalata en Baracaldo y Sestao

Lingote al cok de calidad superior para Bessemer y Martin—Siemens.

Hierros puzados y homogéneos en todas las formas comerciales.

Aceros Bessemer, Siemens—Martin y Trochan en las dimensiones necesarias para el comercio y construcciones.

Carriles Vigores, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.

Carriles Phoenix é Bessemer para tranvías eléctricos.

Viguería para toda clase de construcciones.

Chapas gruesas y finas.

Construcciones de vigas armadas para puentes y edificios.

Fundición de columnas, calderas para despiación y otros usos y grande piezas hasta 20 toneladas.

Fabricación especial de hojalata.

Cubos y bañes galvanizados.

Latoría para fábricas de conservas.

Embases de hojalata para diversas aplicaciones.

Impresión sobre hojalata en todos colores.

Dirigir toda la correspondencia á

Altos Hornos de Vizcaya.—Bilbao

RESTREINIMIENTOS

FRUTA JULIEN

LAXATIVA—REFRIGERANTE

Este purgante, exclusivamente vegetal, se presenta bajo la forma de un dulce tentador y agradable que purga con suavidad y sin molestia. Es admirable contra las afecciones del estómago y del hígado, la ictericia, la bilis, las fiebres, la pituita, la náusea y gases. De venta en las principales farmacias.

Maquinaria DE TODAS CLASES

MAQUINARIA HARINERA PARA HACER PAN

APARATOS Y MOTORES A GAS POBRE

MOTORES A VIENTO COMPLETAMENTE PERFECCIONADOS

TUBERIA DE TODAS CLASES

PARA CONDUCCIONES DE AGUAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Sporling & Williams, ingenieros

LONDRES

Apoderado: ALFRED WILLIAMS

Santa Cruz de Tenerife

Agencia local: Antero Quevedo Hijos

Las Palmas de Gran Canaria

Emplastos Perforados Americanos

DE FIELTRO ROJO ó SEA BAYETA ENCARNADA

del Dr. WINTER

Curan reumatismo, resaca, dolor de riñones, dolor de espalda, dolor de pulmones, lumbago, clíasis, torceduras, contusiones, etc.

Los emplastos perforados americanos de fieltro rojo del doctor Winter, infunden una saludable corriente eléctrica por todo el sistema, é instantáneamente mitigan los dolores, tranquilizan los nervios, fortalecen los órganos digestivos debilitados y devuelven á los enfermos la salud.

Estos emplastos son especialmente útiles para fortalecer los debilitados músculos dorsales de las señoras en sus períodos menstruales.

Los emplastos de fieltro rojo del Dr. Winter, son los únicos verdaderos y eficaces.

Cuidado con las imitaciones. Exíjase siempre la marca del Dr. Winter.—Cura como por encanto.—Boticas y droguerías.

ACCESORIOS

PARA

Automóviles y bicicletas

Mestre y Blatgé

Piezas sueltas.—Agencia exclusiva de los faros y linternas

DIELTZ

y de los ejes para ciclos, con freno y rueda libre, marca TORPEDO.

5, rue Brunel, París

Dirección telegráfica: MENELA-PARIS

Compañía Hamburguesa Sudamericana

LÍNEA DE BUENOS AIRES

Servicio regular entre Lisboa y Buenos Aires por

cap Blanco, de 7.523 toneladas reg.,

cap Ortegal, de 7.819 toneladas reg.,

que hacen el viaje en quince días y medio, más ó menos, sin

escala alguna, admitiendo pasajeros de primera y tercera clase

para Buenos Aires, así como pasajeros de primera clase para

Montevideo. Para más informes dirigirse en Lisboa á

ERNEST GEORGE SUCCS.

RUA DA PARTA, 8

Dirección telegráfica: GEORGE.

VINO AROUD

CARNE, QUINA, HIERRO

Con base de vino generoso de Andalucía, preparado con jugo de carne y las cortezas más ricas de quina, en virtud de su asociación con el hierro, es un auxiliar precioso en los casos de Clorosis, Anemia profunda, Menstruaciones dolorosas, Calenturas de las colonias, Malaria, etc. 103, rue Richellu, París, y en todas las farmacias del extranjero.

CATARROS, TOS PERTINAZ

bronquitis, pleuresía, tisis pulmonar, tuberculosis, se curan con las Cápsulas Serafón de guayacol é iodoformo y Escalipol.—Solución de los mismos medicamentos para inyecciones subcutáneas.

R. WOLF

MADEBURG

—SUCAT—

Los cilindros de vapor son tubos mudables y cilindros colocados dentro de la cúpula del vapor, desarrollando de 4 á 300 caballos de fuerza.—Gran ahorro de combustible. Las máquinas más duraderas y seguras para industria y agricultura. Superiores á las mejores máquinas fijas con calderas separadas.—Calderas con tubos mudables. Bombas centrífugas, elevación hasta 150 metros alto.

Se componen medias 0'50 par

Pies finos. S. Vicenta baja, 64.

DENTISTA Pascual. Com-

posta en el acto

reforma las inservibles. Extrac-

ciones sin dolor. Montera, 20, 1.

EL MAS PRECIOSO

de los tónicos