

Gran Relojería de París

FUENCARRAL, 59.—MADRID

Apartado de Correo, 364

La última novedad; sin manilla ninguna, marca las horas y minutos con claridad; máquina fuerte de áncora, precisión. Tiene dos aplicaciones fotográficas que se cierran con cerquillo-medallón que se puede abrir y poner la fotografía que se quiera como recuerdo.

Caja de acero azulado, semiplano; todas estas combinaciones forman un conjunto artístico tal, que no hay reloj más bonito que éste que presenta el conocido industrial L. THIERRY.

A parte de su belleza artística, es de máquina de precisión y seguridad.

Su precio es de 35 pesetas en seis plazos mensuales. Va por correo certificado, con aumento de 1,50 pesetas por franqueo.

THIERRY.—GRAN RELOJERÍA DE PARÍS

FUENCARRAL, 59.—MADRID



El maravilloso reloj automático

A Equitativa dos Estados Unidos do Brazil

(La Equitativa de los Estados Unidos del Brasil)

Sociedad mutua de seguros sobre la vida

Dirección General en España: Barquillo, 4 y 6.—Madrid

Seguros de vida con primas vitalicias y beneficios acumulados.

Seguros de vida con primas (temporales) y beneficios acumulados.

Seguros de vida dotales, á cobrar á los 10, 15 ó 20 años y beneficios acumulados.

Seguros de vida en conjunto (sobre dos cabezas) y beneficios acumulados.

Dotas para niños con ó sin devolución de las primas pagadas.

Seguros de vida de todas clases, con sorteo semestral en metálico

Con una póliza de seguro con sorteo se puede constituir un capital, garantizar el porvenir de la familia y recibir en efectivo el importe de la póliza, si resulta premiada en los sorteos que se celebran el 15 de abril y el 15 de octubre de cada año.

Subdirección para Cataluña, Aragón y Navarra: Pelayo, 20, Barcelona. Subdirección para la Región Valenciana é islas Baleares: Salvá, 14, Valencia.

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 sea: 8 enero, 5 febrero, 5 marzo, 2 y 30 abril, 28 mayo, 25 junio, 23 julio, 20 agosto, 17 septiembre, 15 octubre, 12 noviembre y 10 diciembre; directamente para Génova, Por-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 25 enero, 22 febrero, 22 marzo, 19 abril, 17 mayo, 14 junio, 12 julio, 9 agosto, 6 septiembre, 4 octubre, 1 y 29 noviembre y 27 diciembre, haciendo las mismas escalas que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, 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 NEW-YORK, CUBA Y MÉJICO

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova.

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 Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla Curacao, 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 Curacao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

LÍNEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual saliendo de Génova el 1, de Barcelona el 3, 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 22, 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.º haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

LÍNEA DE FERNANDO PÓO

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escalas en Las Palmas y otros puertos de la Costa occidental de África y Golfo de Guinea. Regresan de Fernando Póo el 26 de febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que á la ida, para Cádiz y Barcelona.

LÍNEA DE TÁNGER

Salidas de Tánger: Lunes, Miércoles y Viernes, para Tánger, con extensión á los puertos de Algeciras y Gibraltar.

Salidas 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. 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: 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 Real orden 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 de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

LÍNEA DE CUBA Y MÉJICO

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, 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 para Coruña y Santander. 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.

¡¡CALVOS!!

¡POR FIN LO ENCONTRE!

Yo poseía una abundante cabellera, y á los diez y seis años empezó á desaparecer, hasta el punto que á los veinte me hallaba totalmente calvo. En la creencia de que la Naturaleza posee remedios para todo, ensayé cuantos preparados; más ó menos científicos, haa salido. Con ninguno obtuve lo que deseaba, el cabello perdido. Mi espíritu rebelde no estaba á seguir siendo calvo, y continué ensayando preparada, hasta que al fin combiné substancias que, aunque de propiedades distintas, supuse harían crecer el cabello. ¡Feliz día! Hoy, gracias á esta preparación poseo una cabellera abundante. Ya que tanto me ha costado, he decidido explotarle, beneficiando con ello á los demás, pues su precio es muy reducido. Dirigirse para precio y detalles, indicando señas, á su único de-

CAMAS Y MUEBLES

La Gran Bretaña

Ventas á plazos y al contado

Madrid

Plaza de Santa Ana, 1

Preciados, 7

Fuencarral 102

Atocha, 111

blecer de nuevo el equilibrio de sus fuerzas. ¿Quién de un extremo ó otro de la Europa, en habiendo podido hacerlo con esperanza de un buen éxito, no se habría armado de prepotencia de él que era contra templado y mal sufrido en todas partes por tan sólo el respeto de sus armas? Píe fue en verdad un gran hombre, pues que salvó su Patria para siempre de las costosas y sangrientas irrupciones de los ejércitos franceses, no importa el como fuese; que en el peligro extremo lo primero es salvar su propia casa. No así aquellos que pusieron sobre sus propios hombros el trabajoso empeño de salvar á la Inglaterra, esperando de salvarse luego con su ayuda y sus subsidios. Si la primera coalición, llevada más allá del punto que señalaba la política, hizo salir á luz un hombre de tan vasto ingenio como Bonaparte, la segunda le abrió el camino del imperio, y la tercera, consagróle. ¡Y si aún no hubiese sido más que esto!... pero aquí termino tan colmado que logro en la Moravia, no menos por las fallas de sus enemigos que por sus talentos militares, dejó la Europa todo al blanco de su ambición inagotable; mal también para él mismo, que deslumbrados sus ojos por los rayos de tan grandes glorias, sin poder contenerse mientras no fuese el sólo hombre que mandase el mundo entero, causó el mismo su fortuna, y excavó por sus manos el sepulcro que aún encierra en Santa Helena sus cenizas (1).

Pero en tanto, ¡qué de dolores y aflicciones! ¡Por qué serie tan larga de trabajos, de pruebas y conflictos se

192

MEMORIAS

DEL PRÍNCIPE DE LA PAZ

183

181

DEL PRÍNCIPE DE LA PAZ

MEMORIAS

182

con ellas el Estrecho. Monarca nuevo, y por decirlo así, de un día, no bien asegurado sobre un trono recompuesto de improvisó, que tenía acreedores, no debía ni exponerse, ni dejar la Francia expuesta á los peligros de su ausencia. Bastaban sus generales para apropiarse el lauro de aquella grande hazaña si la coronaba la fortuna, ó para sacudir de su persona el menoscabo y los baldones si ocurría un desbarato muy posible, muy probable.

Como quiera que el emperador de los franceses tuviese discurrida la ejecución final de aquella grave empresa, convenía en gran manera al continente de la Europa que la expedición se hubiese realizado. Conquistar la Inglaterra y subyugarla enteramente era imposible. Preparada como se hallaba á la defensa, ésta en su propio suelo, y el sentimiento nacional más vivo allí que en pueblo alguno de la tierra, podía ser quebrantada, pero de ningún modo destruida (1).

Se habrían batido cuerpo á cuerpo aquellas dos naciones, cuya rivalidad comprometía á la Europa en sus querrelas, y cuyo predominio, marítimo ó terrestre, era dañoso á todo el mundo. No conseguido un

(1) La Inglaterra tenía en pie de guerra ciento ochenta mil hombres de tropas regulares entre milicianos y soldados de línea; trescientos mil voluntarios distribuidos en regimientos, y el alistamiento general de todos los varones desde la edad de diez y siete años, bien dispuesto y planteado para todo caso extremo. Las costas se hallaban guarnecidas por diferentes flotillas que componían entre todas hasta unos mil buques montados por treinta mil hombres de tropas de marina; y todo esto sin contar más de cuatrocientos buques de guerra, mucha parte de los cuales habrían podido acudir en tiempo hábil al peligro de la patria.

bo que habrían tomado los sucesos militares y políticos con respecto á la Francia y á la Europa toda, si la tercera liga contra aquella no hubiera interimpido el gran proyecto de invasión de la Inglaterra, tan largamente preparado, y tan cerca como ya anduvo de cumplirse.

Muchos han creído que la intención de Bonaparte no fué nunca realizarlo, sino causar temor á la Inglaterra, entretenerla y agitarla en sus hogares, deslumbrar á los franceses, alimentar el entusiasmo que reinaba en favor suyo, y reunir una gran masa de sus tropas bajo un pretexto tan plausible como el domar á la Inglaterra; pero en la realidad, para imponer respeto dentro y fuera de la Francia, y encaramarse al trono, sostenido en todo evento contra propios y extraños por la fuerza y el prestigio de sus armas.

No dudo yo que juntamente con su gran proyecto de acometer á la Inglaterra, no tuviese el doble objeto de asegurar su marcha al solio, y estar pronto, como después fué visto, á sostenerse en él por el poder de sus legiones; pero no cabe en mi entender que hubiese desistido de aquella expedición no habiendo sido contrariado en ella por la guerra que Austria y Rusia se dieron mala prisa de moverle. Dejándole en su paz el tiempo necesario para verle comprometido á una de dos cosas, ó á invadir la Inglaterra, ó á sufrir la ignominia de renunciar á aquel propósito de que hizo tanto ruido y tanta gala. Este segundo extremo no era dable sin perder una gran parte del concepto que gozaba dentro y fuera de la Francia.

En verdad yo no pensaba, que llegado el momento de lanzar sus naves y sus tropas contra la Inglaterra, quisiera Bonaparte aventurarse á pasar también

