

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.073

Redacción y Administración,

Madrid, Lunes 22 Agosto de 1904.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

NECESIDAD DE LA ESCUADRA

El alistamiento de la Escuadra de instrucción para navegar durante ocho meses consecutivos, viene a poner de manifiesto una necesidad que ya diferentes veces hemos señalado, pero que, esto no obstante, queremos poner hoy una vez más de relieve, para llamar hacia ella la atención de los Poderes públicos y de los hombres de gobierno, a fin de que con toda la urgencia que requieren las dolencias que afectan a la salud de la Patria se la busque y aplique el remedio oportuno.

Con el *tour de force* que el ministro de Marina va a hacer para organizar una Escuadra con todos los buques útiles de que disponemos, no se conseguirá embarcar más que a una parte muy reducida del personal que figura en los escalafones de la Armada; el personal restante habrá de continuar en tierra, muy contra su voluntad, y mal viviendo con los mezquinos sueldos asignados a las situaciones de excedencia.

Y conviene advertir que esto no ocurre porque se pretenda so-tener un personal excesivo para las atenciones de la Marina de guerra, no; tan lejos está de ocurrir eso que podemos asegurar sin el menor temor, de que los que vengan a desmentirnos, que con lo reducidas que han quedado las plantillas a causa de la enorme amortización que ha venido haciendo desde que terminaron las guerras coloniales, no sería posible atender a las más indispensables atenciones del servicio el día en que España se decidiera a adquirir los buques que necesita para la defensa exclusiva de sus costas.

No, exceso de personal no existe; lo que ocurre es que no tenemos barcos, pero como esta situación no puede hacerse definitiva por grande que sea el horror de nuestros gobernantes al poder naval, porque hasta pudiera darse el caso de que las grandes potencias nos reconocieran, que para hacer respetar nuestra neutralidad en todo momento, reconstituyéramos dicho poder, como según unánimemente dijo la Prensa, sin ser rectificada por nadie, nos ocurriría, no hace mucho tiempo, con la defensa de las islas Baleares y Canarias; como por ésta y otras poderosas razones nuestra actual indefensión marítima, repetimos, no puede considerarse definitiva ni aun duradera, de ahí el que excitamos al Gobierno a que sin pérdida de momento, cuanto antes sea posible, decida la construcción de la Escuadra.

Nadie ignora que éstas no pueden improvisarse, que tampoco se improvisa la experiencia de los Comandantes de buques, la pericia de las tripulaciones, la práctica de maquinistas y fogoneros, ni la destreza en el tiro de los artilleros, y no ignorándose nada de esto por los que obligados están a saberlo, se deja pasar el tiempo, esterilmente sin construir buques y sin dar facilidades al personal para ensanchar sus conocimientos; antes al contrario, marchitando sus entusiasmos, matando todos sus estímulos y privándole con la forzada permanencia en tierra de todas las facultades que requiere la dura vida del mar.

Proceder tan absurdo y tan incompatible con los intereses sagrados de la Patria, es necesario que tenga pronto término.

Reconstituir hoy nuestro poderío marítimo es empresa, aunque costosa, relativamente fácil, pues para llegar a aquel resultado, sólo hace falta construir o comprar barcos. Pero entón las bien, esto es, haciéndose la Escuadra en un plazo relativamente corto, porque en la Armada hay en la Armada un personal práctico de la vida de mar, y conocedor de los buques modernos, al que se le puede confiar sin el menor recelo el manejo y la dirección de éstos.

Si se deja transcurrir mucho tiempo sin construir o comprar buques, entonces el problema será mucho más difícil de resolver, porqué a la falta de buques habrá venido a unirse la falta de marinos, que no se hacen simplemente con las enseñanzas de la Escuela Naval, sino que necesitan estar apegados a las luchas del mar y al propio tiempo cooperar con toda exactitud el complicado mecanismo de los buques modernos, lo que no se consigue sino estando constantemente en contacto con ellos.

Reflexione bien el Gobierno acerca de estas consideraciones y acabará por darse cuenta de la abrumadora responsabilidad que contrae aplazando por tiempo ilimitado la reconstitución marítima de España.

Fuego á bordo

Comenzó desde Alicante que á las nueve de la noche de ayer, se inició un violento incendio en el vapor *Florencio Rodríguez*, que se hallaba anclado en el puerto.

Desde los primeros momentos un gentío inmenso ocupó el muelle, viendo el desarrollo del fuego.

Circuló el rumor de que la carga del buque se componía de materias inflamables, pero pronto se desmintió tal noticia.

El fuego comenzó en la bodega número 2, que se halla situada á proa, y que estaba cargada con fardos de harina y arroz, destinados á los puertos del Cantábrico.

El Capitán del barco, Pablo García, notó que salía humo de la bodega cuando iba á retirarse á su camarote, é inmediatamente comenzó á dictar las oportunas órdenes.

En los primeros momentos acudieron las autoridades y hombres que prestaron los necesarios auxilios.

Se ha logrado dominar algo el fuego, aunque no extinguirlo. Caso de que no se consiga se sacaría el vapor hasta fuera del puerto.

E siniestro pudo tener más graves consecuencias por haber á bordo varios bocoyes de alcohol, que fueron sacados al muelle.

El vapor incendiado pertenece á la casa Rodríguez Cerra, de Gijón, y llegó ayer mañana procedente de Barcelona.

Se ignora cómo se ha producido el siniestro.

Una interview

El Sr. Bonafoux, corresponsal del *Heraldo*, ha celebrado en Biarritz una entrevista con el Sr. Villaverde que se presta á cierto género de reflexiones políticas, que ponen al descubierto heridas del amor propio.

Las preguntas del Sr. Bonafoux al marqués de Pozo Rubio se refieren á la cuestión palpitante de Alcalá del Valle, y el primer cuidado del ex presidente del Consejo de Ministros ha sido el de manifestar «que no hubo atropello» en su tiempo, ignorando si los ha habido después.

Pero la miga de la interview está en la siguiente frase del Sr. Villaverde: «Ignoro también á qué obedezca la actual campaña que parece enderezada á atribuirme responsabilidades que no me incumben y que declino y rechazo por no leídas.»

El corresponsal del *Heraldo* manifiesta por su cuenta que el Sr. Villaverde estuvo con él muy explícito en los conceptos y muy enérgico en las frases, pero, ¿qué tenemos con eso?

Lo que importa saber es á quién puede interesar que incumban ó dejen de incumbir al Sr. Villaverde dichas responsabilidades, porque eso presentaría la cuestión bajo un aspecto político digno de atención profunda.

«Ea misma energía con que el marqués de Pozo Rubio rechaza «por no leídas» según su frase, esas responsabilidades, es también con que las declina, demuestran que no quiere ser víctima de ciertas campañas «enderezadas» á lo que parece á presentarlo como blanco á las iras populares.»

Por ahora, esa interview deja al descubierto lagunas políticas muy enconadas y es lástima que el ilustre ex presidente del Consejo de Ministros no haya concretado algo más el origen de esos enderezamientos.

La política no tiene entrañas.

Ecos Navales.

Embarcaciones automóviles.

Despiertan vivo interés las regatas de embarcaciones automóviles que han de celebrarse en el puerto francés de Calais y el inglés de Dover. Los derechos de inscripción para botes de seis metros de eslora ó menos, son 100 francos, y para los de más largo 200; hay ya suscriptos 30.000 francos para premios, además de varias medallas de oro y plata y tres copas.

La exposición de las embarcaciones que han de tomar parte, tendrá lugar en Calais, el domingo, que procederá á las regatas.

Una escuadrilla de destroyers franceses dará escolta á los competidores y también se espera que tomen parte en esta escolta otros ingleses.

La salida, no, tanto en el punto de salida como en el de llegada, será extraordinaria, y las autoridades oficiales de ambos países se esforzarán en dar importancia á este nuevo sport, que se espera sea origen de una nueva industria de importancia.

Las calderas de tubos de agua.

Hace diez años, con excepción de unos cuantos buques franceses, eran muy pocos los que llevaban calderas de tubos de agua, y hoy día son tantos, que la potencia que representan las calderas de este tipo, coloca las en los buques, asignada á 6,2 millones de caballos de vapor. Inglaterra, solamente, está presentada por 2 millones de caballos y Francia, Rusia, Alemania, Estados Unidos y Japón suman 21,2 millones.

Todos los países se han alzado, y aunque la B-Alville ha sido la última en emplearse en mayor número de buques que las de otro tipo, es digno de notarse que Alemania tan sólo la ha instalado en sus cruceros de segunda clase *Hansa* y *Hertha*, y América ha prescindido completamente de ella.

A veinte, próxima nante, llegó el número de los *livers* tipos de *alder* de tubos de agua, que se han instalado en los buques de tubos gruesos y de tubos delgados. Los primeros son de 5 á 10 centímetros de diámetro y su espesor de 0,5 centímetros, y los tubos delgados son de 23 centímetros de diámetro y de un espesor de 0,3 centímetros.

Las primeras se destinan á los acoraza-

dos y cruceros y las segundas á los torpederos y destroyers.

Los buques de gran tonelaje deben estar en aptitud de permanecer en estaciones distantes por largo período de tiempo, sin necesitar grandes reparaciones, y por eso se instala en ellos las calderas de mayor duración: en los de pequeño tonelaje se sacrifican todo á la velocidad.

Las principales calderas de tubos de agua son las siguientes:
De tubos gruesos: *Belleville*, *Niclausse*, *Darr*, *Babcock and Wilcox*, *D'Allest* y *Yarrow*.

De tubos pequeños: *Thornycroft*, *Yarrow*, *Schultz*, *Normand*, *Du Temple*, *Guyot*, *Reed*, *Blechynden*, etc.

Lamentaciones.

Maremagnum.

Si alguna duda cupiese de que España es el país más laborioso y trabajador del mundo se dispararía en el acto ante la marinería general que ha producido el reglamento para la aplicación del descanso dominiguero.

«Gran concierto para voces solas! A los vagos de profesión les enoja el tal descanso, solamente porque es precioso, á los trabajadores les molesta porque coarta sus iniciativas; á los toreros les parte por el ojo, porque les desnaturaliza el oído, y á los tubernarios les encuerra, porque facilita demasiado la libre alcoholización.»

Nadie se entiende, todos hablan á la vez, todos se quejan. Parecía natural que los favorecidos entonces himnos de alabanza en honor al tal reglamento y á quien lo inventó, pero es todo lo contrario, no hay entre ellos quien lo aplauda ni jalee, considerando todo el tal reglamento como un verdadero adofesio de la burocracia adante.

Hasta los periódicos lo encuentran deficiente por la postrísima razón de que el descanso dominiguero se implanta con tan escaso sentido práctico y moral, que al mismo tiempo que con la prohibición de publicar los periódicos, cierra las válvulas de cultura, con la autorización á los templos de Baco, deja las tabernas abiertas de par en par.

Entre las verduleras al por mayor y menor, hay un verdadero clima. Estas pueden «echarse á la calle» á vender sus cosas y sus lechugas, y aquellas tienen que cerrar sus tiendas á piedra y lodo.

Los efectos de la publicación de tal reglamento heizan en domingo por medio á quedarse á media ración; y los más templados en sus protestas, han desempolvado la vieja fórmula que nuestros abuelos inventaron para aplicar á las leyes desatinadas: «Se acata, pero no se cumple.»

Todo hace creer ante semejante ovación, que el descanso dominiguero seguirá... en su lugar descanso. Es una de tantas leyes como están destinadas á cubrirse de telarañas, y en las que se pone más de relieve la esterilidad de nuestros insignes legisladores. A media docena de ovaciones como esta ¿adónde poder legislativo!

La gente decidida ha tomado por su cuenta ma rchada, la oficina de arbitraje; el que no la llama da satanada, la convalida clerical. Un periódico dice que la del descanso dominiguero es una ley eclesiástica por el estilo de las que, emanadas de Roma, establecieron ó derogaban en otro tiempo ciertas festividades religiosas.

Lo que se ve claro es que nadie sabe á qué atenerse respecto al descanso dominiguero. Antes de publicarse el reglamento, cada cual sabía lo que le correspondía hacer y tenía reguladas sus horas dominigueras: por la mañana una hora más de cam; luego á misa, después á dar una vuelta por ahí, luego á la pitanza, después la siesta, luego los toros y por la noche ¡juerga completa!

Ahora, el que más y el que menos, con el reglamento delante de los narices, estudia, comenta, aconseja, consulta al vecino, desentraña párrafos, y en fin, se calienta la cabeza de tal modo, que no hay modo ni forma de entenderse; y como esto dure mucho, la gente va á concluir por arañarse y morderse. ¡Bouto porvenir!

Abel Imart.

POLÍTICA

El segundo Villaverde

El Sr. Dato «largó» al fin su ajetreado discurso á los obreros alaveses, y salió del paso como Dios le dió á entender.

Habló con elocuencia... de todo lo que no podía prestarse al comentario y pasó la esponja, que diría D. Práxedes, por lo lo más interesante.

Después del discurso, Dato está más lejos de la presidencia del Congreso y de la del Consejo de ministros que antes; y su pedestal de apóstol de los obreros tiene menos altura.

Pero que han salvado los principios! El Gobierno está satisfecho, los silvestristas también, y la mayoría parlamentaria no tan bien, cuando se reúnan las sesiones de Cortes, motivos razonables para manifestarse dividida.

Tanto ironías para el Gobierno, y querrien lo presentar á éste interesásimamente en resolver el problema obrero, dijo enfáticamente: «Otra suya es la ley del descanso dominiguero, lo que tanto se puede temer como un alego que como un lavatorio de manos, por el estilo del de Pilatos, después de condonar al D. vino M.estro.»

El Sr. Dato no quería que en su discurso surgiesen notas fuertes, y habló defluviamente de la acción tutelar del Estado, de la concordia entre el capital y el trabajo; de la prosperidad industrial, de armonías sociales, todo muy bien dicho, pero demasiado convencional.

Los obreros se quedaron... algo mohinos.

Esperaban otra cosa, creían que el señor Dato, aspirante á jefe de partido, y futuro gobernante, les ofrecería soluciones concretas á los problemas agudos y urgentes del proletariado.

En vez de eso, se encontraron con una labor admirable de convencionalismo político, y con ese instinto de conservación, propio de las grandes masas, comprendieron que el Sr. Dato, más que amigo suyo, es un aliado de sus explotadores.

Apreciando desapasionadamente el acto, resulta que todo lo que el Sr. Dato supo ganar en buena lid como Ministro, y después en sus trabajos y discursos anteriores acerca de la cuestión social, lo perdió en su disertación ante los obreros de Vitoria, porque sacrificó á las consideraciones políticas y de partido, lo que su inteligencia y su corazón le dictaban.

Aquellos anuncios que con primeramente indicó el Sr. Dato que diría lo que correspondía hacer al Gobierno, para resolver con urgencia el problema obrero, se quedaron para mejor ocasión. No ha sonado la trompa bélica.

El Sr. Dato está en camino de ser un segundo Villaverde. ¿Qué filtro envenenador lo han dado á beber los ministeriales? Si ignora, pero el hecho es que el lugarteniente del Sr. Silvela se achica, se hace un nudo en la lengua y cuando se abran las Cortes, será un fiel adepto de la política gobernante.

Será el último soldado de fila en la mayoría parlamentaria; se quedará de simple diputado, sin presidencia, sin cartera, y hecho un sometido incondicional.

Los obreros alaveses que le escucharon, desistieron de contestar al discurso, y sin aplaudir al orador... le volvieron la espalda. Es lo menos que pudieron hacer á quien en un ambiente como aquél, se mostró más orgulloso de ser amigo incondicional del Gobierno, que defensor vigoroso de las reivindicaciones obreras.

LA VASCO-GADITANA

El sábado se reunió en Cádiz la Junta general de la Vasco-Gaditana, estando representadas legalmente las dos terceras partes de los accionistas.

Presidió el Sr. Luciano Bueno, por delegación del gerente presidente D. José Esteban Gómez. Diose cuenta de la situación económica de la Sociedad, acordándose por unanimidad de los votos que se procediera á la liquidación de la misma, enagendándose el vapor *Cádiz 2*, que se encuentra actualmente en aguas de Inglaterra.

Para llevar á cabo dicha liquidación, fueron designados, previa propuesta hecha por una comisión nomina lora, formada por los señores S. gerdalsh (D. Carlos), Gómez (D. Carlos) y Nuñez (D. Mariano), los Sres. D. Enrique Macpherson, D. Fran isco Alonso y Bayo, D. Francisco Villaverde y D. Antonio Siera.

Cuando termine sus trabajos esta comisión, se reunirá nuevamente la Junta general.

GUERRA MARÍTIMA

El Mediterráneo occidental.

Los franceses están orgullosos, y con razón, de Bizerta, cuya situación en el Mediterráneo es de un valor estratégico extraordinario.

Eso explica que la energía nacional de nuestros vecinos transpirenáticos se haya manifestado de un modo decisivo en pró de la creación de un puerto militar en aquella importante ciudad marítima.

Por infinidad de razones geográficas, estratégicas, militares y marítimas, Bizerta hace que los franceses estén llamados muy pronto á ser los dueños absolutos de la cuenca occidental del Mediterráneo.

Solo tres potencias están en ese litoral: Francia, España é Italia, pero Inglaterra, aun cuando se asoma por un punto tan importante como Gibraltar, no es más que un punto.

Respecto á Italia y España, no hay duda que podrían organizar importantes líneas estratégicas en la extensión de sus costas, tales como Magalona-Spezia, Nápoli-Alesina, Cartagena-Máhon... pero no son más que líneas.

En cambio, Francia, gracias á la posición estratégica de su costas africanas, puede, en el Mediterráneo occidental, ocupar y fortalecer superficies estratégicas y entre todas, el lugar preeminente es el que ocupa Bizerta.

Por suprimimos que Francia está aislada. Todos sus planes habrán de apoyarse, seguramente, en el triángulo estratégico Tolón-Orán-Bizerta ó en el cuadrilátero Tolón-Portvendres-Orán-Bizerta.

Ésté Francia aliada con Italia ó con España, la importancia de Bizerta en cualquiera de los dos casos, es extraordinaria. La alianza con España determinaría el triángulo Tolón-Máhon-Bizerta; la alianza con Italia daría ocasión al cuadrilátero Tolón-Magalona-Bizerta-Orán.

Por consiguiente, sea cualquiera la combinación que se pueda idear, siempre resulta que Bizerta es la piedra angular, porque es un segundo Tolón al otro lado del Mediterráneo, donde las escuadras francesas pueden sin dificultades y con toda comodidad, repostarse, carenarse, repararse y, en suma, disponerse para la guerra, exactamente lo mismo que en Tolón.—X.

DESDE SAN SEBASTIÁN

Un accidente en el "Mary."

El viernes, á las tres de la tarde, zarpó de San Sebastián con rumbo á Zumaia y Bilbao el yate *Mary*, de la línea oceánica.

Los resultados fueron muy notables. De pronto se sintió enfermo el presidente Mr. Bénard, siendo los síntomas anales manes que se le llevó á bordo del *Mary*, donde fué asistido por el médico doctor Woolonghan.

Continuando la indisposición del Sr. Bénard, el médico Mr. Woolonghan ordenó que el *Mary* zarpara para San Juan de Luz donde telegrafaron al Gobierno francés lo ocurrido y esperaban órdenes.

A San Juan se llegó ayer mañana á las nueve, donde fué el *Mary*. Mr. Bénard como se hallaba ayer mañana algo mejor, vino á San Sebastián el doctor Woolonghan, para dar cuenta de lo ocurrido á la Embajada y Consulado de Francia y á Miramar.

Cumplida su misión y después de conferenciar con los señores conde del Grove y marqués de Polavieja, regresará hoy á San Juan de Luz el doctor Woolonghan, para esperar órdenes del Gobierno francés.

El médico del *Mary*, subyace lo ocurrido al mal estado de los albiges de á bordo, pues durante el viaje de Arechón á Capbreton se puso enfermo un marino, de Capbreton á Pasajes, el cocinero, y ahora ocurre lo mismo con el jefe de la misión Sr. Bénard.

PRUEBAS DE MAQUINAS

Los destroyers rusos

"Zavientni" y "Zavidni."

Estos buques han sido construídos en los Astilleros particulares de Nicolai y son los principales característicos con las siguientes especificaciones: Eslora, 64 metros.—Manga, 6,40.—Calado, 1,78.—Desplazamiento, 359 toneladas.—Velocidad, 26 millas.

Las máquinas son de triple expansión y desarrollan 5.000 caballos. Las calderas son cuatro, tipo Yarrow, de tubos rectos, colocadas en dos compartimentos: cada una tiene su chimenea. La superficie total de parrillas es de 22,3 m².

Las pruebas impuestas por el Almirantazgo comprenden: 1.—Dos recorridos á toda velocidad sobre la milla media; después, un viaje de cuatro horas dando las hélices los 0,9 del número de revoluciones máximo, observado sobre la milla media, y en seguida dos nuevos recorridos sobre la misma. La velocidad media de los cuatro recorridos no debe ser inferior á 26 millas.

2.—Prueba de dos horas, dando un número de revoluciones que sea los 0,9 del máximo obtenido en la prueba anterior; durante esta prueba se medirá la potencia y el consumo de carbón.

3.—Prueba de cuatro horas, dando un número de revoluciones igual á los 0,7 del máximo: medida de la potencia.

4.—Prueba de cuatro horas, á 0,5 del número de revoluciones máximo y medida de la potencia.

Además debían verificarse pruebas llevando llenos de agua ciertos departamentos estancos; pruebas de aparatos auxiliares, de giro, etc. Los resultados fueron los siguientes:

1.—Primer recorrido: (antes de cuatro horas de navegación) 26,19 millas.—Segundo recorrido: (antes de las cuatro horas de navegación) 26,63 millas.—Tercer recorrido: (después de las cuatro horas) 26,57 millas.—Cuarto: 26,57.—Promedio: 26,38 millas.—Máximo número de revoluciones: 358.

2.—Durante la prueba de dos horas á 322 revoluciones (0,9 del número máximo), las máquinas desarrollaron 3.838 caballos indicados; el consumo de carbón fué de 7,524 kg. lo que da 0,98 kg. por caballo y hora y el consumo por metro cuadrado de parrilla y por hora fué inferior á 170 kg.—La velocidad media fué de 24 millas.

3.—A 250 revoluciones (0,7 del número máximo), la potencia fué de 1.458 caballos indicados y la velocidad de 19,07 millas; y 4.—A 179 revoluciones (0,6 del número máximo), las máquinas dieron 588 caballos indicados y la velocidad fué de 14,74 millas.

Acordado Taurer (antiguos *Libertad*, chileno.)—Este buque, construido por Vickers Sons and Maxim, terminó sus pruebas oficiales para ser aceptado por el Gobierno chileno.

En la prueba de seis horas durante la cual se hicieron seis corridas sobre la milla media, alcanzó la velocidad media de 20,17 millas. Las pruebas duraron diez días y se hicieron con todos los buques á bordo, desplazando el buque 11.833 toneladas y siendo su calado á popa de 7,88 metros.

La primera prueba consistió en dos series de corridas con velocidad progresiva, sobre la milla media en el Firth of Clyde, con objeto de obtener los datos necesarios. La primera corrida se hizo á 12 millas, y como idea de lo que cuesta la obtención de fuerza, debe hacerse constar que para 15 millas se necesitó doble fuerza de máquinas, mientras que para ar dar 17,3 millas, se necesitó un aumento sobre la última de un 80 por 100. En seguida se procedió á la prueba de recorrido largo, cuya duración y fuerza determinó el Almirante Simpson. El buque llegó hasta el canal de Bristol á velocidad de 17,3 millas, manifestando el citado Almirante su satisfacción respecto al funcionamiento de las máquinas, é interrumpiendo la prueba. Sin embargo de eso, el buque continuó navegando tres horas más á velocidad de 19 millas.

En la prueba á toda fuerza, la cual se había especificado que debería ser de seis horas de duración, se hicieron seis recorridos sobre la milla media y en ninguno de ellos la velocidad bajó de 19 millas, no obstante ser el tiempo muy malo y con frecuentes chubascos de nieve.

Lo notable de la prueba fué la uniformidad de las revoluciones de la máquina, pues la variación fué sólo de un 2 por 100, encontrando como se había dicho ya, que al final de las seis corridas, la velocidad media había sido la de 20,17 millas con 158 revoluciones de la máquina. Esta velocidad se debe, como es natural, en gran parte, no sólo á la eficiencia de la máquina, sino también á las formas del buque; siendo notable la ausencia de ola, no obstante tener el buque 23,3 metros de manga y una eslora, entre perpendiculares, de 130,80 metros.

El consumo de carbón en la prueba de gran recorrido fué de 0,77 kg. por caballo y hora y en la de seis horas á toda fuerza de 0,78 kg. de modo que el buque demostró tener un gran grado de acción, teniendo igualdad de carboneras suficiente para ir á Nueva York y volver con velocidad de crucero.

Accidentes marítimos.

Días pasados, el vapor *O'Leary*, de la matrícula de Bilbao, que había llegado á Burdeos con cargamento de carbón de Cardiff, fué arras-

trada por la variante de la marea, y rompiendo las amarras march6 sobre el fondeadero de yates...

DESDE SAN FERNANDO

Personal. Del crucero Infanta Isabel trasbord6 al ca6nero Ponca de Le6n el pr6ctico de costas Miguel V6zquez...

En el mixto expreso sali6 esta tarde para Alhama de Arag6n acompa6ado de su distinguida se6ora...

El dique seco. Hoy 6 las dos de la tarde qued6 completamente ahogado el dique seco...

En obsequio 6 su general. Mu6na, el personal del Cuerpo de Artilleria de la Armada...

El «Princesa de Asturias». Recibi6ronse hoy 6rdenes telegr6ficas para que inmediatamente salga el Princesa de Asturias...

El «Infanta Isabel». A las cuatro de la tarde de hoy sali6 del Arsenal para la bahia de C6diz el crucero Infanta Isabel...

Cr6nica minero-metal6rgica. En los 6rculos financieros de Bruselas se comenta la constituci6n de una Sociedad belga para la explotaci6n de varias minas...

manifiestan que el mineral contiene buena ley, pero creen que no hay tanta cantidad como aseguran los iniciadores del negocio.

La producci6n de lingote de hierro en el pasado a6o de 1933 fue mayor que la habida en 1932...

La exportaci6n general de sales espa6olas para los mercados extranjeros, en el primer semestre del corriente a6o...

Las ventas en el semestre representan un aumento sobre las de 1932 y 1933 de 53.637 y 33.119 toneladas...

SPORT N6UTICO Regatas en Villagarcia. Ayer se celebraron las regatas organizadas por la Sociedad «Centro Recreativo» del puerto de Villagarcia...

Todas las embarcaciones que tomen parte en ella, estar6n fondeadas y amarradas 6 sus boyas con los aparejos arriados...

CUENTO EN EL CIELO. Se representaba en el Teatro Principal de M6laga, la comedia de magia La palta de cabra...

La expulsaci6n de las Asociaciones. El prefecto de Puy de Dome, con 300 hombres de infanteria...

Abandono sanitario. En el vapor procedente de Valencia han llegado 6 esta poblaci6n dos individuos atacados de lepra...

La revoluci6n en el Paraguay. Los peri6dicos anuncian que los revolucionarios paraguayos han exigido la dimisi6n del presidente de su rep6blica...

Muerte del asesino de Plehwe. El asesino del ministro del Exterior Sr. Plehwe falleci6 hace cuatro d6as...

De los pleadores, Canales en una vara al lado y Chico en todos los dem6s.

De los banderilleros Ochoito estuvo muy trabajador toda la tarde y con las banderillas regular...

En el sexto toro di6 con mucha limpieza el salto de la garrocha, apagando con los aplausos que oy6 entonces los pitos que le propalaron...

El torero pas6 6 su lado corriendo, di6 un buido y no le hizo caso.

Noticia interesante. Es falso que la segunda Escuadra saliese el 17 del corriente para el Extremo Oriente...

Terrible cicl6n. Un despacho de Chicago que inserta The Daily Chronicle, da cuenta de un terrible cicl6n que ayer descarg6 sobre San Francisco...

Del Departamento. Cuerpo general.—Se ha dispuesto telegr6ficamente que, al llegar 6 este puerto el crucero Rio de la Plata...

Del Arsenal. Material.—Se hallan listos en el Arsenal para remitir 6 Tuz con destino 6 la ca6nora Perla varios efectos...

Del Departamento. Administrativo.—Fue nombrado comisario del Arsenal de Ferrol el ordenador de Marina D. Isidoro Bocio...

Del Departamento. Condiciones.—Se recibieron despachos de retiro para el Condestable mayor D. Antonio Arias...

Del Departamento. Material.—Se hallan listos en el Arsenal para remitir 6 Tuz con destino 6 la ca6nora Perla varios efectos...

Del Departamento. Condiciones.—Se recibieron despachos de retiro para el Condestable mayor D. Antonio Arias...

JUAN FRANCO EL GUARDIA-MARINA SEGUNDA PARTE OBRA ESCRITA EN INGL6S POR EL CAPITAN MARRYAT TRADUCIDA AL ESPA6OL POR D. N. F. CUESTA

Hay algunos puntos aunque pocos en que puede obtenerse la igualdad en este mundo y esa igualdad se obtiene bajo una forma bien regularizada de la sociedad...

Pero la desigualdad en la distribuci6n de la riqueza puede compararse con el coraz6n que distribuye la sangre como una m6quina de vapor por todo el cuerpo humano...

vant6ndose la corbata. Vaya al diablo la igualdad; ahora soy mayordomo. —Ese tuzo mereci6 ser esclavo toda su vida.

—Gracias, padre, pero no debo dejar solos 6 nuestros amigos. El se6or Franco se despidi6 de todos y sali6 de la habitaci6n.

DE VIGO A BURDEOS

Nueva línea de vapores.

La Compañía marítima francesa L'Americaine, cuyos consignatarios en Vigo, son los Sres. Sitjá é Hijos, se propone establecer un servicio regular para Burdeos.

Historia de la Marina de Guerra

LXXI

Las goletas hicieron vela el 21 para ir a incorporar con los buques ingleses, cuyo comandante había vuelto al puerto donde se hallaban, y el día 25 se les vio venir hacia los nuestros.

La expedición británica se componía, según dijimos, de la corbeta Discovery, nave bien dispuesta para el objeto de su viaje, y del bergantín Chaton. La corbeta, que venía muy avanzada, se atravesó cuando estaba cerca de la Sutil.

Galiano y Valdés, adelantándose a saludar a Vancouver, fueron á su bordo y allí pasaron gran parte de la tarde. Hicieron las goletas lo posible por acompañar á los buques ingleses, pero siempre iban algo atrasadas por la inferioridad de andar.

Pasado el canal que forma la isla de Tejada con la costa, dieron en un archipiélago en que los cogió la noche y fueron á echar el ancla en un fondeadero, al Sur de una isla que después se llamó de la Quema, por haberse prendido fuego en ella, mas era forzoso buscar el continente, hallándose las cuatro naves en un laberinto de islas altas y cortadas á pico que aparentaban formar canales de mucha profundidad. En tal estado, habiendo amanecido claro, á comía amanecer se dispuso despachar tres expediciones, cada una de dos botes, por distintos rumbos, y en una de ellas salió Valdés á las nueve de la mañana del 27 con la lancha de la Mejicana y con víveres para ocho días, dirigiéndose por el canal que después se dió el nombre de la Tabla, cuidando de hacer el reconocimiento de la parte que quedaba al E. de él, de cuya expedición regresó al anochecer, habiendo reconocido un brazo considerable al que dió el nombre, por haber visto en la costa del E. una especie de tabla de madera en que había varios geroglíficos, de los que sacó un dibujo.

En tanto, salieron las otras dos expediciones de los botes á hacer observaciones de utilidad, que duraron hasta el 13 de Junio y especialmente el reconocimiento que hizo Alcalá Galiano de la costa comprendida entre la punta de Sarmiento y el canal de la Tabla.

El mismo 13 llevaron los buques ingleses y Vancouver continuó su navegación, retrocediendo por el mismo canal en vuelta del SE.

Separáronse uno de otros dándose pruebas de recíproca amistad y franqueza, y los Comandantes de ambas expediciones se comunicaron recíprocamente copias de los reconocimientos hechos hasta aquel punto.

Las dos goletas zarparon el 14, y con vientos contrarios, corrientes opuestas y bajas mareas atravesaron á la costa de la izquierda, viéndose precisados el 17 á fondear en una ensenada á que se dió el nombre de Rohledo, y el 18, habiendo levado, se mandó la lancha para que examinase el estado de la marea; pero viendo que su curso era contrario, se dejó caer el ancla en el fondeadero de Morfi, á fin de examinar de cerca este arriesgado paso y emprenderlo con todo conocimiento.

Para esto, continuó la Relación, se embarcaron los dos Comandantes en la lancha y se dirigieron hacia el ruido de la corriente, que se dejó sentir luego que doblaron la punta de la ensenada, en que estaban fondeadas las goletas.

La extraordinaria rapidez que llevaban las aguas, era un fenómeno digno de la mayor atención.

La corriente de la angostura de la Esperanza en el estrecho de Magallanes, es de siete y media millas por hora cerca de la costa, y su velocidad mucho mayor en la medianía del Canal. No obstante, la diferencia que se nota á primera vista entre una y otra corriente es tan considerable, que no se exagera graduando la de esta angostura de doce millas.

El aspecto es extraño y pintoresco, se ven las aguas como cuando corren precipitadamente por una cascada, un gran número de peñas salta continuamente sobre ellas, y bandadas de gaviotas se posan en su superficie á la entrada del canal, dejándose llevar de su rápido curso, y cuando han llegado al fin, ganan otra vez volando su primera posición. Esto, no sólo nos divirtió, sino que también nos proporcionó un medio para graduar en cierto modo la velocidad de la corriente.

Los indios recibieron á los citados comandantes con la mayor amistad y les dieron á entender que no se expusieran con las lanchas á pasar el canal, pues serían sumergidos sin recurso en los remolinos que había en él, como les sucedía á ellos ó en sus canoas cuando tenían la desgracia de que les arrobatase la corriente. Galiano y Valdés correspondieron agradecidos á sus advertencias, y se dedicaron á examinar el modo de franquear con las goletas un paso tan temible.

Los indios, valiéndose del curso del Sol, nos indicaban que al estar este astro próximo á la cima de una alta montaña del continente, llegaría el momento favorable que deseábamos.

No se hacía largo el tiempo con el entretenimiento que ofrecía la perspectiva del torrente de las aguas, y los muchos árboles arrobados por su violencia, el continuo paso de las aves y el jugueteo de las peñas que coloraban vistosamente el fondo sobre que estábamos anclados.

Los naturales se separaron algo de las

goletas, sin desmentir jamás su carácter afable. Nos explicaban la conducta que seguían en esta navegación y las continuas desgracias que no obstante, les acontecían; concluyendo con que le mole y resistencia de nuestros buques no nos debía prometer suerte más feliz, sino antes bien, más desgraciada que la que tienen ellos en sus canoas.

Por esta humana y benéfica conducta seguimos llamándonos con el nombre de Indios buenos y nos esmeramos en regalarles cuanto conocimos podía contribuir á su satisfacción y comodidad.

Puestos ya al paso de la angostura, resolvieron examinar en la derecha un tramo difícil que llamaron canal de Carvajal, en obsequio de González Carvajal, Oidor de la Audiencia de Méjico, al que debían los expedicionarios buenos servicios.

Con grandes peligros pasaron las goletas la angostura con rapidez extraordinaria, y ya de noche consiguió fondear en la costa del Refugio, quedando las goletas al abrigo de una punta, cosa conveniente porque luego arreció el viento y la rapidez de las aguas del canal causaba estruendo horroroso. Omitimos la relación de los riesgos corridos allí hasta que más tarde pudieran fondear en la ensenada de Viana.

Allí permanecieron poco, pues el 27 levaron anclas y el 30 fondearon en la boca de un canal, á cuyo fondeadero llamaron del Insulto, por el que les hicieron los indios que habitaban sus costas y del cual nos ocuparemos en el siguiente artículo, pues queremos relatar con extensión este viaje de descubrimientos y reconocimientos, porque puede considerarse como el último que llevaron á cabo, por entonces nuestros bravos marinos de guerra, tan sabios é instruidos como después fueron pundonorosos y valientes, sucumbiendo Galiano en Trafalgar, defendiendo heroicamente el pabellón de España, y haciendo honor á su Marina de guerra.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 14 de Agosto de 1894.

Guerra ruso-japonesa.

Barco ruso atacado.

Los cruceros japoneses Chitose y Tsushima atacaron ayer en Ko-kawa (isla Sakuline) al crucero ruso Novick, arrojándole sobre la costa.

La defensa de Puerto Arturo.

El General Stoessel telegrafía que el día 16 rechazó todos los ataques de los sitiadores. En dos días los japoneses sufrieron pérdidas enormes, dejando las montañas en poder los rusos.

El estado de las tropas es excelente y combaten heroicamente.

Ejecuta de la Artillería rusa.

Los japoneses rechazaron á los rusos de la bahía Pigeon y se apoderaron del fuerte más septentrional de la línea de las defensas occidentales; pero la artillería rusa impidió que los japoneses ocupasen efectivamente el fuerte y la bahía.

Torpederos rusos en libertad.

The Daily Mail inserta un despacho de Chefu dando cuenta de que ocho torpederos rusos lograron escapar de Puerto Arturo el día 18.

Arenas de Stoessel.

La orden del día 13 del corriente mes, del general Stoessel á sus tropas de Puerto Arturo, dice así: «Valientes defensores de Port Arthur: Ha llegado el momento de reunir nuestras fuerzas para defender este punto del territorio ruso; la fortaleza de Port Arthur. Nuestro gran zar, nuestra madre común, la Patria rusa, esperan de nosotros,

sin restricciones, el cumplimiento de un deber sagrado: la protección de toda la plaza contra los ataques del enemigo.

Que cada uno de nosotros recuerde las palabras sagradas de su juramento é impregne su corazón con la idea de que no hay otro sitio para él que el que se le asigne en los baluartes de la fortaleza!

Fieles al ejemplo de nuestros antepasados, no retrocederemos un paso, no abandonaremos nada al enemigo y lo combatiéremos con valor y decisión.

Haremos pagar al adversario su ataque audaz; que sepan esos impíos, que Dios está con nosotros.»

Lo que derrocha un inglés

En Inglaterra se registra actualmente un suceso que demuestra una vez más lo que es capaz de hacer un súbdito británico guiado de su carácter extravagante.

En el corto espacio de seis años ha derrochado el joven marqués de Anglessey una cuantiosísima fortuna que le legó su padre al morir, á quien sucedió en la Cámara de los lóres, ocupando el distinguido cargo que aquí ejercía.

El patrimonio legado comprendía dos soberbios dominios de 12.000 hectáreas y una renta anual de 50.000 francos.

De todo lo que le dio, hasta tal punto que sus mismos acreedores le piensan señalar una pensión que le libre de quedar en la mayor miseria.

Ni el juego, ni los azares de una vida disipada, lograron nunca sustraerle cantidad alguna; en cambio, el capricho más insignificante era retribuido por el pródigo lord con cantidades siempre superiores al valor de lo que deseaba para satisfacer su carácter, extravagante en extremo.

Victima de la fiebre impulsora al derroche, hizo construir en uno de sus castillos un magnífico teatro, copia del de la Opera de Dresde, y en él daba representaciones desempeñando el principal papel. Cada vez que salía á escena sacaba un traje distinto bordado en diamantes. Representación hubo en la que llegó á invertir la respetable cantidad de 300.000 francos.

Entre los efectos que se han de repartir los acreedores figuran un centenar de alfileres de corbata. Uno de ellos, con una perla enorme, le costó 250.000 francos; otro 40.000; un tercero, con un soberbio diamante, 35.000, e algunas docenas que costaron de 8.000 á 25.000 francos cada uno.

También cambiarán de dueño unos cincuenta bastones con los puños esculpidos de pedrería fina. Uno de ellos está usado en 12.000 francos y hay varios de 34.000 francos.

Se venderán también sortijas de turquesas, perlas y diamantes, por un valor que varía de 40.000 á 40.000 francos.

Y finalmente, y para una ligera idea de lo que gastaba en vestir haremos constar que hay un gabán que costó 25.000 francos, teniendo forros de piel de marta y de armiño.

Lo de Alcalá del Valle.

La Sala de Gobierno de la Audiencia de Sevilla nombró ayer Juez especí para entender en lo sustanciado hasta ahora y para depurar la certeza de las denuncias formuladas acerca de todo lo ocurrido en Alcalá del Valle, al magistrado D. Felipe Pozzi.

El nombramiento, inmediatamente después de ser conocido, ha producido excelente impresión en todos los ánimos, porque el electo goza de todo género de prestigio.

El Sr. Pozzi es hermano del difunto secretario de la Diputación provincial de Madrid don Camilo Pozzi, que también fué estimadísimo por sus condiciones personales.

Aunque el Sr. Pozzi se encuentra veraneando en Puenteareas, se cree que comenzará inmediatamente la instrucción del sumario á fin de depurar todo lo ocurrido en Alcalá del Valle, para que las sombras se desvanezcan y quede cada uno en el lugar que le corresponde.

FIRMA DEL REY

S. M. firmó ayer los siguientes decretos: Marina.—Disponiendo cese el Contraalmirante D. Joaquín Lizaga, en el cargo de vocal del Centro Consultivo de la Armada, y nombrando para sustituirle á D. Joaquín Cinecueti.

Item pase á la situación de cuartel el Contraalmirante D. José María Pílon.

Nombrando Comandante de la Escuadra de instrucción al Contraalmirante D. Joaquín Lizaga.

Guerra.—Autorizando la colonización del campo exterior de Melilla.

Item la adquisición, sin las formalidades de subasta, por la Comandancia de artillería de Cartagena, del terreno necesario para el emplazamiento de dos baterías.

Item para la contratación directa de servicios y adquisición de material. Concediendo varias cruces del Mérito militar.

Item el mando del 13.º montado de Artillería de El Ferrol al Coronel D. Tomás Reina.

Item Director de la segunda sección de la Escuela central de Tiro al Coronel don Gonzalo Carvajal.

Item al Teniente Coronel D. Domesio Polanco, Director del Parque de Artillería de Badajoz.

Destinando al Coronel de Infantería don Jenaro Ariza para el mando del Regimiento de la Princesa; á D. Luis Chacón, para el de Girona; á D. Francisco Martín, para el de Otumba, y á D. Guillermo Lázaro, para la zona de reclutamiento de Madrid.

Censura telegráfica en Gibraltar

Se ha publicado un proyecto de ordenanza concediendo al Gobernador de la plaza poderes para establecer en Gibraltar, cuando lo juzgue conveniente, la censura telegráfica.

La parte dispositiva provee lo siguiente: Siempre que surja una circunstancia en la cual, en opinión del Gobernador, conviene al servicio público que el Gobierno de Gibraltar intervenga en la transmisión de telegramas, el Gobernador podrá autorizar, en auto que lleve su firma:

1.º Que aquellas personas que él crea conveniente se encarguen, en parte ó en su totalidad, de la transmisión de telegramas; ó

2.º Que la compañía de telégrafos someta al Gobernador, ó á la persona que éste designe, los telegramas entregados para su transmisión ó recibidos por la compañía, ó una clase ó clases determinadas de telegramas;

3.º En detención ó demora en la transmisión de cualquier telegrama, ó la entrega del mismo al gobernador ó á su agente; y

4.º Podrán dar todas las disposiciones que crea conveniente respecto á la transmisión de telegramas, disposiciones que la Compañía de telégrafos deberá obedecer y sujetarse á ellas. Si la Compañía de telégrafos no llegara á cumplir algunas de las disposiciones que anteceden, entonces el Gobierno podrá incursionar de oficinas y material de telégrafos en Gibraltar y dedicarlos al servicio con personal que él determine.

De acordarse la censura telegráfica, si la compañía demuestra que durante el tiempo que aquéllas se aplique, en la forma que queda dicho, los ingresos comparados con los tres años anteriores, han sufrido disminución, el gobierno de Gibraltar pagará á la compañía, como compensación por las pérdidas que haya sufrido, aquella suma que por el gobernador y la compañía se convenga, y en caso de diferencia la que se determine por arbitraje.

No se pagará, sin embargo, compensación, siempre que el Gobernador haya hecho uso de sus atribuciones, con objeto de evitar comunicación directa con los enemigos de su majestad, y sin previo consentimiento del Gobernador, no se pagará dicha compensación cuando se haya hecho uso de las atribuciones específicas para evitar comunicación indirecta ó sospechosa con alguno de los enemigos de su majestad, ó para proteger los intereses de la corona ante el temor de una guerra inminente.

SUCESOS

Niño atrapado.

En la gloria de Santa María de la Cabeza ha sido atrapado por el carro de bueyes que conducía J. S. Rojas, el niño de dos años Vicente González Torrejón, resultando con heridas de gravedad en la cabeza.

Bromas de consecuencias.

En la Fábrica del Gas estuvieron bromando anoche los obreros Julián Alvarez y Francisco Paiza.

El primero, que se encontraba beodo, recibió un fuerte empujón del segundo, cayendo al suelo con tan mala suerte, que se produjo una herida grave en la frente, de la que fué curado en la Casa de Socorro de La Latina.

El torpe compañero Paiza fué detenido por dos agentes de la autoridad.

Atropello.

Un anciano, llamado D. Francisco Val-Rover, fué atropellado ayer tarde por un coche de punto en la calle de Génova, sufriendo una herida en la cabeza, de la que fué curado en el Gabinete médico del barrio de Salamanca.

INFORMACIÓN POLITICA

Las Cortes.

Según ha manifestado el ministro de la Gobernación, las Cortes reanudarán sus tareas, probablemente, en la primera quincena de Octubre.

Estas manifestaciones, están en contradicción con la afirmación hecha por el señor Maura de que las Cortes se reunirán á fines del expresado mes.

De regreso.

Dentro de la presente semana regresarán á Madrid todos los individuos del Gobierno que se encuentran ausentes, incluso el Sr. Maura.

El único ministro que continuará fuera de esta Corte, será el de Agricultura, quien va á sustituir como ministro de jornada al Sr. Rodríguez San Pedro.

Consejo de ministros.

En los primeros días de la semana próxima, se celebrará un Consejo de Ministros que presidirá el Sr. Maura y tendrá cierta importancia, pues en él comenzará el Gobierno á prepararse para presentarse ante las Cortes.

El ministro de la Gobernación ha dirigido hoy un telegrama al gobernador de Valladolid para que en su nombre felicite al mérito titular de El Carpio, por su abnegado y humanitario comportamiento con motivo de la epidemia variolosa, que hace estragos en dicho pueblo.

Dicho médico, además de prodigar los auxilios de la ciencia á cuantos lo necesitan, ha dado sepultura por sí mismo al cadáver de un vecino del pueblo, que había fallecido de la terrible enfermedad y al cual habían abandonado todos por temor al contagio.

El Ministro envía también 500 pesetas para que sean distribuidas entre dos ó tres vecinos que ayudaron al médico en la fúnebre operación.

DE BALEARES

Terrible incendio.—La Escuadra española.

La hermosa propiedad del archiduque Luis Salvador de Austria, sita en el término no de Valldemosa, ha sufrido un incendio que ha destruido 50 cuarteradas de bosque.

Las autoridades, secundadas por el vecindario, han trabajado día y noche, hasta conseguir la extinción del fuego.

Las pérdidas ascienden á bastantes miles de pesetas. La Escuadra española continúa en Mahón efectuando pruebas y ejercicios de la telegrafía sin hilos; parece que á últimos del mes abandonará dicho puerto.

Ultimos telegramas

Movimiento marítimo.

Habana 22. Ha zarpado de este puerto para la Coruña el vapor Ciudad de Cádiz, de la Compañía Trasatlántica.

Venacrus 22. Procedente de la Habana ha fondeado en este puerto el vapor Manuel Calvo, de la Compañía Trasatlántica.

Port Said 22. Ha salido de este puerto para Suez, el vapor Isla de Panay, de la Compañía Trasatlántica.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—VENEZAS, 5

Generadores BELLEVILLE ACTUALMENTE EN SERVICIO (MARZO 1904) EN BUQUES DE ALTO BORDO NO COMPRENDIENDO las instalaciones en construcción ó en montaje

Marina.— Militar Francesa.....	355.560 caballos.
— Real Inglesa.....	966.300 —
— Imperial Rusa.....	224.500 —
— Imperial Japonesa.....	122.700 —
— Imperial Austriaca.....	56.700 —
— Real Italiana.....	13.500 —
— Militar Chilena.....	26.500 —
— Militar Argentina.....	13.000 —
Compañía de las Mensajerías Marítimas.....	87.600 —
Compañía de los Caminos de Hierro del Geste.....	18.500 —

Total de aplicaciones en servicio. 1.884.830 caballos.

S. te A. me des Etablissements Delaunay Belleville Capital, SIX millions de francs. Talleres y Astilleros del "Ermitage", A Saint-Denis (Seine) Francia Dirección telegráfica: BELLEVILLE, Saint-Denis-sur-Seine Agente comercial en España: Sr. D. Emmanuel Ges, Paseo de Colón, núm. 17. BARCELONA ENVIO FRANCO DE INFORMES GENERALES.—ESTUDIO GRATUITO DE PROYECTOS Y PRESUPUESTOS]

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 16 de Agosto saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor Alfonso XIII, directamente para Habana y Veracruz.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Agosto saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor Montevideo, directamente para New York, Habana y Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Agosto saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor Antonio López, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana.

Línea de Filipinas.

El día 16 de Agosto saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor Isla de Panay, directamente para Port Said, Suez, Colombo, Singapur, Manila, sirviendo por trasbordos los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Agosto saldrá de Barcelona, el 3 de Valencia, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor León XIII, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

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. Villaverde, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando á Barcelona por Cádiz, Alicante y Valencia.

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 África y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

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

GRAN SASTRERÍA

JOSÉ CORTÉS

Uniformes civiles y militares. Capas bordadas, última novedad. Libreas y Amazonas. Abrigos para señoras. Precios económicos.

Calle de Hita, núm. 9. principal. MADRID

Influencia del poder naval en la Historia.

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente. Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

Precio: 1250 PÉSETAS

VIGÉSIMA EDICIÓN, 1904.

GUÍA COMERCIAL DE MADRID Y SU PROVINCIA

Publicada con datos del ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BAILLIERE)

Edición corregida y aumentada con los datos correspondientes á todos los pueblos de la provincia.

CONTIENE: Monarquía Española.—Real Casa.—Consejo de Ministros.—Cuerpos Colegiados: Senado.—Congreso de los Diputados.—Cuerpo Diplomático: Español.—Extranjero.—Consejo de Estado.—Ministerios: De Estado.—De Instrucción pública y Bellas Artes.—De Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—De la Gobernación.—De Gracia y Justicia.—De la Guerra.—De Hacienda.—De Marina.

MADRID.—Índice de los habitantes de Madrid por orden alfabético de apellidos, con la indicación de su profesión.

MADRID.—INDICADOR DE TODAS LAS PROFESIONES, comercio é industria, por orden alfabético, con orden metódico de los que las ejercen y sus señas.

MADRID.—INDICADOR DE LOS HABITANTES residentes en cada casa, por orden alfabético de calles, con indicación de las profesiones que ejercen.

PROVINCIA DE MADRID.—También contiene todos los pueblos de la provincia de Madrid, con la indicación del número de habitantes en cada uno, distancias á la cabeza de partido, estación del ferrocarril, estaciones de telégrafos, carreteras, así como nombre y apellidos de todos los habitantes, con indicación de las profesiones, comercio é industria que ejercen, y el mapa de la provincia.

Sección de Anuncios, tanto nacionales como extranjeros, de gran importancia y utilidad para el público en general.

Finalmente, un índice geográfico completo de la provincia por orden alfabético.

Precio: 5 pias.—En provincias: 5,25.

Se ha de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE é Hijos, Plaza de Santa Ana, n.º 10, Madrid, y en las principales provincias.

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.

Machina 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

Diario de la Marina

Año XXXVI Madrid, 13 Agosto 1904 Dos ediciones

Table with columns for IMPRESIONES, Tipografía, FOMENTO NAVAL, POLÍTICA, Ecos navales, Pasatiempos, and SUCEOS DE Alc. del Valle. Includes a table of prices for conventional items.

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS

BUENOS AIRES DE LA PLATA

Salidas quincenales de Vigo. Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER VIGO

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPANIA NACIONAL DE SEGUROS MARITIMOS Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 22, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas módicas en las Secciones INCENDIOS y MARÍTIMO FLUVIAL

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.

Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo.

Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.

Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay.

SUBDIRECCION GENERAL PENINSULA Y BALEARES

Calle del Arenal, número 26, principal, Madrid.

ANTONIO ESNAOLA FABRICANTE DE ARMAS DE FUEGO

Despacho: 18, Plaza del Ángel, 18, principal.—MADRID



Una de las casas más antiguas de España y la más surtida en toda clase de armas de fuego. Posee una magnífica colección de los sistemas más generalmente conocidos en escopetas, carabinas de tiro y de aire comprimido, pistolas, revólvers y bastones escopetas de gran alcance y precisión.

Los envíos se hacen á todos los puntos, á solicitud de compradores, previo pago de su importe, garantizando el buen resultado de los sistemas más generalmente conocidos que no estuviesen satisfechos, para cambiar por otros de igual calidad y de su valor equivalente.

PRECIOS PARA LOS SUSCRITORES DE ESTE PERIÓDICO Revólvers Smith, los de 20, 25 y 30 pesetas á 15, 20 y 25.—Fundas de charol becerro, de 3 pesetas, á 2,50.—Cordón pelo de cabra, de 1,25 pesetas y 1.—Caja de 25 cartuchos, á 3 y 3,50 pesetas.

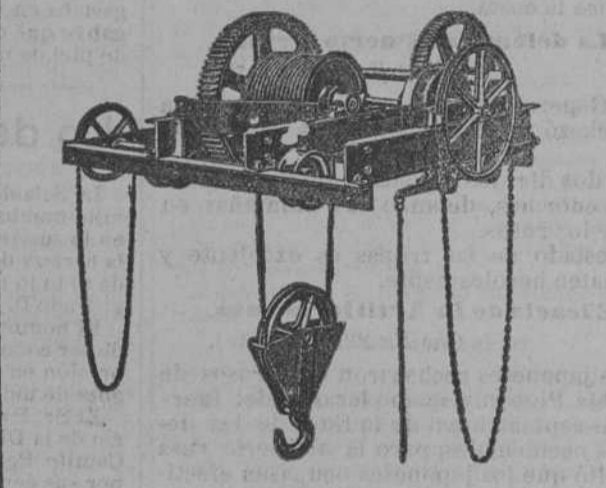
Embalaje, guía del Gobernador y facturación gratis. Especialidad en revólvers Smith reglamentario para el Ejército, Marina, Orden público y todos los demás Institutos armados.

AVISO IMPORTANTE.—Hay algunas casas y varios individuos que se dedican á dar á plazos mensuales; pero éstos son de clase más inferior que los que ofrece esta casa.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACION EN ESPAÑA: MONTAÑAN, S. MADRID CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPANÍA Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness). Fábrica de aceros, cascos y blindajes de Sheffield (River Don Works). Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erih y Crayford. Fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.º Id. Placencia-Guipúzcoa-España). Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham. Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia). Laboratorio de cartu heria en Dartford. Fábrica en North Kent para proyectiles. Polígonos de Eekmoals y Eynston.



Schuchardt y Schütte Máquinas y herramientas

BILBAO, Gran Vía, 29.

Especialidad: Instalaciones de talleres para construcción de buques, talleres mecánicos de todas clases.

Grandes existencias de máquinas y herramientas de precisión.

Novedad: Herramientas neumáticas para talleres mecánicos y labrar metales en general.

Pidanse detalles y catálogos.

CHOCOLATES FINOS CAFÉS AROMATICOS VENANCIO VAZQUEZ

DESPACHO, CUATRO CALLES

Advertisement for 'Nuevo Motor Benz' gas engine, featuring an image of the engine and text describing its power and efficiency.

Advertisement for 'IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA LINEA REGULAR DE VAPORES' with details of shipping routes and services.

Advertisement for 'J. LABEYRONNE' and 'G. GIBBS & CO' featuring various industrial and printing equipment.

Advertisement for 'Compañía de Cementos Gaditanos, S. A.' and 'FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND' with details of production and distribution.