Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.276 | Redacción y Administración | Madrid, Martes 25 de Abril de 1905 | Calle de las Veneras, | Dos ediciones diarias

EL PROBLEMA MAS APREMIANTE

Preocupados los políticos de lo accidental y secundario, como es costumbre añeja en este país tratándose de su gobernación, nadie se ocupa del problema más importante para el porvenir de España, cual es su defensa marítima, que en estos momentos es nula y cuando para restablecerla se necesita una preparación larga, lo que requiere á su vez el iniciarla cuanto antes.

En este concepto, el Sr. Cobián tiene redactado un programa de construcción de Escuadra en el que, según las autoridades en la materia, se combinan la satisfacción de las necesidades más urgentes de la defensa naval de España y el gasto que puede irrogar la ejecución de dicho programa.

Iniciativa de tal naturaleza, que debiera ser el tema de la controversia política en toda nación que como España se encuentra á merced del primero que quiera agredirla, apenas si ha encontrado eco en la nuestra. Es más, se elogia el programa como una muestra de la capacidad, competencia y sana intención del actual ministro de Marina, pero nadie se interesa por que se realice, y por tanto, le falta el necesario calor del ambiente, que en cambio se irradia hacia las cuestiones más menudas y más banales de la política. Lo que significa una ceguera inconcebible en los españoles, cuando no ven el gran peligro á que exponen á la patria al no preocuparse de su defensa.

El Japón, con sólo sus propios medios de transporte marítimos, muy inferiores á los de la mayor parte de las naciones europeas, ha arrojado desde el mar sobre el continente asiático, cuando menos, medio millón de hombres provistos de todo lo necesario para una larga campaña, es decir, con una cantidad inmensa de armas, municiones, víveres, forraje, vestuarios, y además mulos, carros, locomotoras y todo lo indispensable para su acción y sus movimientos en el concepto moderno de las operaciones militares.

Ciertamente que este transporte se ha hecho en varias veces; pero quien es dueño del mar puede repetir la operación cuantas veces le plazca. Los mismos buques que han desembarcado un cuerpo de ejército, vuelven enseguida para tomar otro, de la misma manera y con la misma facilidad que lo efectúan los vapores que conducen emigrantes desde Vigo á Buenos Aires.

Se ha confirmado también en esta guerra el aserto de nuestro gran estratega el marqués de Santa Cruz de Marcenado, que el que es dueño del mar y tiene delante de sí una gran extensión de costa enemiga, encuentra siempre punto donde desembarcar á mansalva, porque si halla oposición en uno, se dirige enseguida á otro. La distancia que media entre ambos la recorre el convoy de desembarco en vapores, mientras los defensores tienen que hacerlo por etapas á pie, porque no siempre, y menos en nuestro país, hay un ferrocarril que utilizar, ni aun el servicio de vagones y coches que se necesitan, especialmente en las islas Baleares y Canarias, que han de ser el principal objetivo de nuestros adversarios.

Pero hay aún otros peligros en la agresión por mar, de tal magnitud, que el solo anuncio basta para obligar á una nación á aceptar una paz deshonrosa, si carece de medios de defensa para evitarlos.

Tales son los bombardeos y los bloqueos, operaciones que hasta ahora no han tenido experiencia en la guerra ruso japonesa, por haber quedado el Japón dueño absoluto del mar desde el primer momento y no existir comercio enemigo en aquellos mares, ni otro puerto de que apoderarse que el militar de Puerto Arturo; y la diferencia entre los puertos militares y los comerciales abiertos es muy grande.

Compárese á Puerto Arturo si no con Barcelona, y fácilmente saltará á la vista esa diferencia. En el primero, la ciudad, ó sea la población civil, es lo de menos; pues ni siquiera se percibe desde el mar; lo importante es la fortaleza de la defensa de dicho puerto, establecida con arreglo al arte militar en un golfo cerrado por la configuración del terreno, tanto que para entrar hay que dirigirse, primero del Sur á Norte, luego dar la vuelta de Este á Oeste y á fin de llegar al fondo cambiar después el rumbo en dirección al Sur, describiendo la curva de una elipse.

La línea de terreno colinoso que separa este golfo de la rada exterior se halla erizado de fortificaciones. Los buques desde el mar para bombardear el puerto tenían que hacer sus punterías por encima de la línea de fuertes que guarnecían ese antemuro, el cual es de un espesor de tres ó cuatro kilómetros. Para no desperdiciar las granadas, los bombardeadores tenían que adivinar dónde estaban los buques que se guarecían en el puerto interior, pues de ellos no se veían ni los topes de su arboladura, pudiendo, por tanto, éstos, cambiar de sitio para evitar averías. En cambio, los buques de la Escuadra agresora estaban expuestos al fuego de las baterías de la costa.

En tales condiciones, se comprende la necesidad de evitar el consumo de proyectiles y el riesgo de exponer los buques á grandes averías, limitando la acción de la Escuadra á un rigoroso bloqueo del puerto.

En un puerto comercial como el de Barcelona ocurriría todo lo contrario, pues lo primero que se presenta á la vista es la extensa masa de población situada en las gradas de un anfiteatro y en la forma más apropósito para ser admirada y bombardeada desde el mar. Si en Puerto Arturo todas las granadas japonesas que no caían sobre los buques rusos podían considerarse perdidas, en Barcelona, no se desaprovecharía ninguna para causar á mansalva la destrucción y arrasamiento total de la población.

Pues en Barcelona, aún con las mayores y más resistentes fortificaciones establecidas en tierra, se podría llegar á impedir la entrada del puerto, pero no la destrucción de lo que haya dentro. Y en las condiciones de Barcelona se encuentran todas las ciudades mercantiles del litoral del Mediterráneo en nuestra península, con excepción de Cartagena; y aun este puerto militar no admite en ese concepto la comparación con Puerto Arturo.

Júzguese pues, el inmenso peligro que corre España al carecer de la Escuadra indispensable para evitar una amenaza, cuyo solo anuncio nos obligaría á aceptar la paz á cualquier precio.

Y dígasenos, si en las actuales circunstancias de la política internacional puede existir para España un problema más importante que el de su defensa marítima; y sino significa ceguera inconcebible el que después de tantas enseñanzas en cabeza propia y agena, el país en masa no se interese por cuanto tienda á asegurar la existencia de España como nación independiente.

Las tan laudables y patrióticas iniciativas del Sr. Cobián respecto á la reconstitución de la defensa marítima, merecen el apoyo entusiasta de todos los españoles, pues constituyen la solución del problema más apremiante de la vida de la Patria.

Ecos Navales.

Alemania.

El periódico *Eissen Zeitung*, hace con motivo del programa naval de Alemania las observaciones siguientes.

Es preciso esperar á que el nuevo programa naval proyecte un importante aumento en el desplazamiento de los cruceros acorazados, toda vez que las otras potencias marítimas no construyen ya esta clase de buques por bajo de 14.000 toneladas, mientras que el crucero «D», proyectado por el programa naval alemán de 1905, no desplaza sino 11.600. El aumento del desplazamiento trae consigo, como consecuencia natural, el del armamento de esta clase de buques. Este aumento de desplazamiento es del mayor interés para las industrias navales que concurren á la construcción. En efecto, si se compara el coste de construcción de un crucero acorazado de 16.000 toneladas á los de un acorazado del tipo «Brawnschweig (13.200 toneladas), se ve que mientras ésta cuesta 25 millones de marcos, el crucero de 16.000 toneladas costará de 32 á 33 millones.

También debe abordarse la cuestión de aumentar el tonelaje de los acorazados que deben ponerse en grada en 1906, puesto que así lo impone el progreso de las otras marinas.

El nuevo programa naval tiene que aparecer muy claro en este asunto, así como decidir cosa que aún no lo está, si se ha de conceder más importancia á los cruceros pequeños ó á los torpederos.

Inglaterra.

No obstante la conclusión á que han llegado los ingenieros-maquinistas de los Estados Unidos, después de prolongadas experiencias respecto á lo incierto que sería el aconsejar el empleo del petróleo como combustible en los buques de guerra, en Inglaterra se ha decidido instalar aparatos para el uso de tal combustibleen todos los acorazados de la Escuadra del Atlántico, lo mismo que en todos los del nuevo tipo *King Edward VII.*

Esta determinación se ha tomado como resultado de las experiencias efectuadas en dos destroyers con un nuevo quemador de petróleo, cuyo principio no se ha querido publicar, pero respecto al cual se dice que con él se obtiene un 40 por 100 más de vapor por libra quemada de petróleo que el que pueda obtenerse con igual peso del mejor carbón Welsh. En las pruebas á que se alude, se ha demostrado que el uso del petróleo no perjudica á las calderas más que el del mejor carbón, mientras que el trabajo que origina su empleo es menos de la mitad de lo que éste requiere.

El Almirantazgo está bien convencido de que el petróleo nunca podrá emplearse como principal combustible, sino como auxiliar, debido á la inseguridad que existe respecto á su suministro; pero el disponer tan gran número de instalaciones de esta clase en buques de guerra, parece relacionarse con los temores existentes respecto á los recursos carboníferos del país.

Francia.

El 19 del corriente fué botado al agua en los astilleros del Loira de St. Nazaire, el acorazado francés «Liberte».

La operación se hizo con el mayor éxito.

TRÁFICO MARITIMO

MOVIMIENTO DEL PUERTO DE MARSELLA

Las estadísticas oficiales del movimiento del puerto de Marsella durante el año 1904, hacen resaltar las enormes pérdidas experimentadas por el tráfico marítimo de dicha plaza á causa de las huelgas durante los meses de Agosto, Septiembre y Octubre, pérdidas que, según cálculos de la Sociedad para la defensa del Comercio, ascienden á la suma de 80 millones de francos.

Las entradas y salidas de vapores y veleros se descompone como sigue: 15.890 barcos, 13.354.473 toneladas de registro y 5.883.292 de cargamento.

Esas cifras comparadas con las de 1903 significan un retroceso de 1.462 unidades en el número de buques, de 1.158.267 en el tonelaje de registro y 753.718 en el volumen de los cargamentos.

Solamente á la entrada de buques se alcanza la cifra de 7.944; en el tonelaje de registro, 6.668.297 y los cargamentos 3.865.164 contra las cifras siguientes en 1903: 8.672 barcos, 7.261.327 toneladas de registro y 4.466.198 toneladas de mercancías.

A la salida, el movimiento del puerto de Marsella, se descompone como sigue: 7.946 barcos, 6.686.176 toneladas de registro y 2.018.128 toneladas de mercancías, contra 8.680 barcos, 7.251.413 toneladas de registro y 2.170.212 de mercancías en 1903.

El descenso en las importaciones ha alcanzado por consiguiente 601.034 toneladas, mientras que sólo ha sido de 152.084 toneladas para las mercancías exportadas.

Esto se explica fácilmente, porque la importación de productos de Argelia ha experimentado una paralización casi completa, mientras que el comercio de exportación hacia las colonias fué menos importante.—X.

FESTIVAL MARÍTIMO

Mahón 24.

Se activan los preparativos del festival marítimo con motivo de las regatas de los botes automóviles procedentes de Argel, Mahón y Tolón.

Todos los edificios del puerto aparecerán espléndidamente iluminados, menos los del Estado, si el Gobierno no se apresura á dar órdenes á los elementos oficiales para que secunden el movimiento de la población.

Interesa, además, que se aumente el personal y el material de la estación telegráfica, para evitar que se repitán entorpecimientos en el servicio, como ha sucedido en las recientes visitas del emperador de Alemania y los reyes de Inglaterra.

Lamentos

Decadencias colectivas

Parece que *eso* de la curación del cáncer, por medio del «radium», es un hecho.

Las revistas científicas vienen llenas de casos de curación, admirables, y echan, naturalmente, las campanas á vuelo ante la perspectiva de que el cáncer pase á la categoría de lasenfermedades insignificantes.

Muy largo y muy tendido se ha escrito acerca del cáncer, pero todo ello va á resultar inútil, no porque se cure el cáncer, que esto es lo más interesante, sino porque el verdadero cáncer, el que destruye y corroe, no las vísceras, sino los espíritus, no lo cura el «radium», ni el mismísimo Febo que baje, en figura de médico, á este pequeño planeta, achatado por los polos.

El terrible, el incurable, el verdaderamente maligno es el cáncer moral; el que invade á los pueblos que vuelven la espalda á la luz, al progreso y á la civilización.

Bajo este concepto, España es un país eminentemente canceroso; y lo terrible del caso es, que ese cáncer moral está en el ambiente; se respira, se absorbe, se «masca», que diría un catador profesional.

No hay duda que el progreso científico hace maravillas y que esa aplicación del «radium» á la curación del cáncer, debe considerarse efectivamente prodigiosa.

Pero es triste considerar, que á medida que el mejoramiento individual aumenta, disminuye el colectivo; esto es, que cuatno mejores son las condiciones en que se desarrolla la existencia del individuo, más aumenta la decadencia de las nacionalidades.

En otro tiempo, cuando la terapéutica no disponía de tan eficaces elementos como ahora, para combatir las enfermedades, había en España al menos, grandes cerebros. Todo eso ha pasado ya.

Ahora, salvo tal cual excepción honrosa, no descuella nadie. Los parlamentos, los ateneos, los círculos, la literatura, el teatro, la cátedra no producen gran número de hombres eminentes.

Aquellos varones esforzados y generosos que prepararon la redención del país, abriéndole de par en par las puertas del progreso, del derecho y la libertad no tienen imitadores.

Al contrario, el número de los mediocres aumenta en proporciones desconsoladoras, y al que despunta algo, se le tiene como un fenómeno raro, como un aborto de la naturaleza, un completo soñador ó un loco consumado.

El cáncer moral nos aniquila; y solo se ven por ahí señoritos cursis, muy adaptados al último figurín pero con la sesera completamente vacía; gentes de mucha fachada y poco fondo, como la casa de Estrarena, incapaces de sacar al país del atolladero en que se encuentra.

¿No habría por ahí algún remedio eficaz, una especie de «radium» subjetivo, que aniquile el cáncer moral que corroe el alma española y la pone á dos dedos del idiotismo?

Abel Imart.

Naufragio del bergantín "Antón"

Barcelona 24.

Relato de los náufragos.—En una isla salvaje.—Episodios.—Regreso á España.—Rasgo de Mazzantini.—Detalles.

Se han presentado en la Comandancia de Marina los náufragos del bergantín-goleta *Antón*, perdido en el canal de Bahama.

Los náufragos llegaron á Barcelona á bordo del vapor correo *Buenos Aires*.

Cuentan penalidades y episodios horribles.

El bergantín venía desde la Habana á Barcelona.

El capitán falleció en alta mar, y el piloto cambió de rumbo ante una tempestad deshecha de lluvia y viento, embarrancando el *Antón* en una isla desconocida.

Desembarcaron varios tripulantes, encontrando á dos mujeres salvajes, las que les dijeron que no había otros habitantes en la isla.

Entonces, todos los náufragos se refugiaron en el islote; pero al volver al sitio donde había embarrancado el buque vieron que lo rodeaban varias embarcaciones y que numerosos salvajes se dedicaban al saqueo, apoderándose del cargamento, velamen y otros restos de la nave.

Amenazaron los salvajes á los tripulantes con matarles si se resistían.

Lograron los náufragos, después de mil incidentes, llegar hasta un punto desde el que pudieron llegar á Nueva-York, donde fueron atendidos, embarcando en el *Buenos Aires* con rumbo á España.

En el *Buenos Aires* venía también á la patria, Mazzantini, acompañando el cadáver de su esposa.

Mazzantini, al enterarse de lo ocurrido, auxilió á los náufragos, entregando 13 duros á cada uno.

Añaden los náufragos que los salvajes sólo respetaron la galieta y guayaba, que constituían los víveres de la infeliz tripulación.

Comiéronse los salvajes un gato que había en el buque, y en cambio respetaron un cerdo, por el miedo que les infundió este animal.

Dos loros de á bordo, que hablaban antes del naufragio, enmudecieron después de lo ocurrido.

Todos estos detalles son la comidilla del día, sobre todo en la Barceloneta, donde se hospedan los náufragos.

De Marruecos.

Encarecimiento de comestibles.

París 24.

Noticias recibidas de Tánger dicen que los indígenas están contentísimos por la elevación del precio de los comestibles.

Los cerdos y carneros que valían nueve piatras, han llegado á pagarse á treinta.

Frases significativas.

París 24.

Se dice en Bougil que Eduardo VII hizo ante el gobernador las siguientes declaraciones: «Mi sobrino pasó dos horas en Tánger, yo he pasado ocho días en Argelia, ¡soy muy dichoso!»

El corresponsal de *El Journal*, dice que estas palabras significativas no pasaron desapercibidas para nadie.

Las proposiciones francesas.

París 24.

Le Temps publica un despacho de Tánger diciendo que las noticias de Fez, de fecha 18, son que la discusión al detalle de las proposiciones francesas se proseguían con actividad.

La actitud del Maghzen es satisfactoria.

El "Doña María de Molina"

Tenerife 24.

Después de reparar sus averías y repostarse de carbón, ha zarpado esta mañana, á las diez y media, con rumbo á Cádiz, el cañonero español *Doña María de Molina*.

Dilema internacional.

Un asunto para meditar mucho es el referente á la neutralidad, que en estos momentos ha adquirido extraordinaria importancia por la permanencia de la Escuadra rusa del Báltico en la bahía de Camranh, que está bajo el dominio francés.

Los japoneses, que han tenido la fortuna de llevarse por delante á los rusos, están impacientes por destruir la Escuadra de Rodjestvensky, pero las potencias europeas empiezan á cansarse de la buena estrella japonesa y están desarrollando una resistencia pasiva en favor de esa desventurada flota.

La neutralidad, que según los japoneses ha sido violada por la autorización tacita de Francia á que la Escuadra moscovita esperáse en dicha bahía la llegada de la que manda el almirante Niebogatoff, es, en realidad de verdad la única razón que ha impedido al Japón destruir ya la flota del Báltico.

¿Hay derecho á que se favorezca indirectamente á uno de los beligerantes? Los japoneses lo niegan y están en tal disposición de ánimo que á nadie habría extrañado que hubiesen declarado la guerra á Francia.

Esta contingencia ha puesto verdadero pavor en Inglaterra, ahora tan amiga de Francia, con tanto más motivo cuanto las cláusulas del convenio anglo-japonés obligarían á la Gran Bretaña á entrar en la danza en favor del Japón y por virtud de la alianza ofensivo-defensiva que está pactada.

Y todo gira alrededor de la neutralidad, punto que se creía perfectamente definido y que ahora resulta bastante confuso, supuesto que se considera indispensable que un Congreso internacional determine si es ó no suficiente la permanencia de buques beligerantes en aguas neutrales durante veinticuatro horas.

Convenga ó no al Japón y considerando no más la complicación que lleva consigo una Escuadra de tipos modernos, es, no sólo insuficiente, sino imposible que ese breve plazo de un día pueda dejar de ampliarse, porque la razón y la misma fuerza del concepto de neutralidad están diciendo que una Escuadra no puede de un modo tan perentorio ni siquiera moverse.

Pero estas no son consideraciones de presente sino *á posteriori*, y los japoneses exigen que las condiciones de neutralidad se cumplan. Y la situación es esta: Francia no quiere molestar á los rusos, ni quiere guerrear con el Japón; Inglaterra no quiere disgustar á Francia ni desairar á los japoneses; Alemania no quiere favorecer al Japón y procura contrariar sus exigencias para que Francia ó Inglaterra salten y entre tanto el Japón se impaciente.

¿Qué resultará de todo ésto? Por el momento no hay temor á complicaciones porque la Escuadra de Rodjestvensky ha salido de Camranh, pero es indudable que ha permanecido allí más tiempo del que la neutralidad consiente, y esto plantea un problema futuro de mucha gravedad.

LA REPÚBLICA DE CUBA

Candidatos á la Presidencia.

París 24.

En la Habana, el partido nacional presenta como candidato á la Presidencia, al general José Miguel Gómez, contra Estrada Palma, que va á la elección sostenido por los moderados.

Las pruebas del "Leon-Gambetta"

París 25.

En los bajos de Duárnenes se han verificado ayer las pruebas oficiales del crucero *Leon-Gambetta*, en presencia de la Comisión oficial que preside el Contraalmirante Philipert.

Las pruebas han consistido en un ensayo de sus máquinas durante tres horas, en las cuales el barco ha desarrollado una velocidad máxima de 23 10, nudos por una fuerza de 29.008 caballos.

La fuerza máxima alcanzada en los ensayos ha sido de 30.500 caballos.

Los resultados de los ensayos oficiales han sido completamente satisfactorios.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

COCLI

El almirante Lyons no se había atrevido á atacar á Anapa, porque ésta es una antigua fortaleza turca, y por consiguiente, era capaz de una defensa vigorosa y no se creyó con fuerzas bastantes para atacarla; pero la posesión de Kertch y de Yenikale y la reunión con los poderosos buques de que se componían las Escuadras aliadas, animaron á los almirantes á tomar aquel último baluarte de la pujanza rusa en la costa de Circasia, y el general Kumutoff, hetman de los cosacos del Don y jefe del territorio de los cosacos del mar Negro, se preparó para abandonarlo al primer amago de ataque por parte de las escuadras y tropas anglo-francesas. Anapa está situada en la extremidad de un cabo, cuyas escarpas declinan gradualmente al nivel del mar hasta el estrecho de Kertch; las casas son de barro, bajas y sucias; las murallas muy sólidas, el foso profundo, el parapeto ofrecía muchos metros de latitud en algunos puntos, y la artillería contaba con noventa y cuatro cañones y catorce morteros, de manera que la ciudad estaba indudablemente al abrigo de un golpe de mano; pero los rusos no se hallaban en estado de defenderla contra un enemigo que disponía de mucha artillería y de poderosos recursos navales, ya por la dificultad de organizar una reserva movil que conservara las comunicaciones entre el imperio y aquel punto aislado, ya porque en el interior de la plaza no había más agua que la de algunos pozos salados, circunstancia que en concepto del mismo almirante Bruat hacía de todo punto imposible la resistencia.

El general Kumutoff, sometió al examen de un Consejo de guerra las disposiciones que debían tomarse con respecto á Anapa; y este Consejo resolvió en 3 de Junio abandonarla enteramente, dirigiendo la guarnición al territorio de los cosacos del mar Negro. En vista de esta decisión, se sacaron inmediatamente de la ciudad el hospital, las oficinas de la Administración y todos los objetos más portátiles; clavaronse todas las piezas de artillería, rompiéronse las cureñas, se volaron las fortificaciones, pegóse fuego á los edificios y se retiró la guarnición, que la formaban catorce batallones con gran parte del vecindario.

Los almirantes esperaban que los rusos defenderían á todo trance aquella llave de las fortificaciones terrestres entre las provincias de la Rusia meridional y la Turquía asiática, y en consecuencia, reunieron numerosas tropas procedentes de Balaklava, para trasladarlas á bordo de las Escuadras y circunvalar la plaza por mar y tierra.

En los primeros días de Junio, se procedió en Kertch y Kamich-Burun al embarco de 18.000 hombres, de manera que sólo debía quedar en Yenikale un regimiento inglés, un batallón francés y algunas tropas otomanas: los franceses se hallaban á las órdenes del general Lebreton, y los ingleses al mando de Sir Jorge Brown: la artillería de sitio consistía en diez morteros de trece pulgadas de diámetro y veintiséis cañones recientemente llegados de Manchester, y á fin de distribuir los cargos superiores entre las dos naciones; confióse al general Brown el mando de todo el cuerpo expedicionario, y al almirante Bruat la dirección de las dos Escuadras combinadas.

Mientras se estaba verificando el embarque de las tropas, sobrevino una borrasca que obligó á los almirantes á suspender las operaciones durante los días 7, 8 y 9 de Junio, mas á las dos de la tarde del 10 llegó á Kamiesch-Burum una barca circasiana con doble pabellón, ruso y neutro, con la inesperada noticia de la completa evacuación de Anapa por el Ejército ruso.

Pareciéndoles que esta relación era sospechosa, los almirantes determinaron enviar á aquellas aguas un cierto número de

vapores para cerciorarse de la exactitud de los hechos, y á este objeto partieron inmediatamente para Anapa una división de cinco buques, á saber: el contraalmirante francés Charner, con el «Napoleón» y el Primanguel, y el contraalmirante inglés Stewart con el «Aníbal», el «Higflyer» y el «Spilfire».

Al llegar estos dos contraalmirantes á la vista de Anapa, á las diez de la mañana del 11, observaron que no ondeaba en ella el pabellón ruso, que las murallas estaban coronadas de cañones, pero sin artilleros y, que alrededor de las fortificaciones, había montones de escombros; desembarcaron en la playa con precaución y hallaron ocupada la ciudad por algunos centenares de circasianos, que se portaron en ella como en país conquistado. Estos circasianos refirieron que en la noche del 5 habían visto saltar los polvorines, que la ciudad estaba ardiendo por varios sitios, que luego habían salido de ella catorce batallones rusos con dirección al interior y que habiendo bajado de sus montañas para ocuparla no habían hallado resistencia en parte alguna.

Los contralmirantes Charner y Stewart encargaron á varios oficiales ingleses una inspección y sabido que todos los depósitos de pólvora estaban incendiados, lo mismo que los almacenes de materiales y de víveres y que todas las piezas de artillería estaban perfectamente elevadas de modo que no era posible utilizar ninguna, avisaron á los almirantes para que dispusieran lo que quisieran.

Estos acordaron partir el 13 con el resto de las Escuadras para concluir la destrucción de Anapa y volverse á Kamiesch, pero la salud del general Brown, algo alterada por la fatiga de los últimos días, obligó á Lyons á demorar la partida, y en su consecuencia, el almirante Bruat se puso en marcha el mencionado día con la Escuadra francesa. Después de haber dispuesto la destrucción de todos los puntos fortificados que los rusos habían respetado, el almirante francés se hizo á la vela para Kamiesch el 14, con el «Montebello», el «Carlomagno», el «Napoleón», el «Laplace» el «Chaplad» y el «Catón», dejando en Anapa el «Primanguel» y confiando el gobierno de aquellas ruinas á Sefer-bajá, con un cuerpo de turcos y tunecinos; pero mientras estaba aparejando llegó á la vista de la ciudad el almirante Lyons, que no teniendo nada ya que hacer allí, partió igualmente para Kamiesch, con el «Real Alberto», el «Princesa Real», el «San Juan de Acre» y algunas corbetas.

Tal fué el resultado de la expedición de las escuadras aliadas al mar de Azof, la costa de Circasia quedó abandonada enteramente por los rusos; la ciudad de Kertch, destruída, por completo, porque su posición fué considerada como poco estratégica, y el fuerte de Yenikalé quedó guarnecido por los 5.000 hombres de tropas otomanas con algunas compañías anglo-francesas para proteger la entrada de aquel mar.

Los vecinos de la desgraciada ciudad de Kertch se retiraron con los rusos, siendo ésto una nueva prueba de la antipatía que inspiraba á todos los habitantes de la comarca la presencia de los ingleses; los mismos tártaros se sintieron sobrecogidos de [illegible] jeres y niños, que por espacio de dos ó tres días se vieron abandonados en la playa, bajo los rayos de un sol ardiente implorando la compasión pública, pero los almirantes los recogieron á bordo del «Repón» y del «Caton», y los hicieron trasladar á Yada, á Odesa y otros puertos rusos del Euxino y del mar de Azof.

Algunos publicistas preguntaron por qué razón no se había acometido mucho antes aquella empresa, que en su concepto debía interceptar las comunicaciones de los rusos entre Crimea y el Continente; otros preguntaban, por qué los rusos abandonaron con tanta facilidad un mar cuya posesión les interesaba tanto; ambas preguntas parecen de explicación fácil, porque no era prudente penetrar durante el invierno en unas aguas, que sobre ser poco profundas, suelen estar heladas en aquella estación, ni era tampo el mar de Azof el verdadero camino militar por donde los rusos de Crimea recibían sus refuerzos, porque habían previsto hacía mucho tiempo la empresa de los aliados, y por esto construyeron la estacada á través del Sivache con un puente de madera de unas sesenta brazas de largo entre el istmo de Perecop y la flecha de Arabat, así que lo indicado era apoderarse de Sivache y forzar el estrecho de Ghenitchi.

Verdad es que el Sivache es inaccesible á los vapores de guerra, y que no existía absolutamente ningún mapa que lo diera á conocer en sus pormenores; pero aun así no debió abandonarse esta empresa. Es indudable que la ocupación del mar de Azof por los aliados fué muy perjudicial para los rusos, porque les obligaba á enviar sus refuerzos á Crimea por tierra, y ponía al general Pellisier en estado de aprovechar cualquier retardo para adquirir una superioridad decisiva en la campaña.

En efecto, prescindiendo del istmo de Perekof y del camino del mar Pútrido, no dejaban de remitirse muchos víveres y municiones por el Don, que desemboca en el mar de Azof, después de haber atravesado las mejores provincias de Rusia, no siendo poco los que llegaban á Taganrog y á Mariopol en dirección á Kertch, de donde se los transportaba por tierra á Sinferopol.

Decimos el general Pelissier, pues aunque los jefes de los contingentes eran del todo independientes en el ejercicio de su mando, reconocieron pronto la necesidad de subordinar sus actos á un centro común, y naturalmente, prefirieron la autoridad de un general que reunía á sus órdenes las dos terceras partes de la fuerza total de los aliados. Como las operaciones del sitio y rendición de Sebastopol, afectan también á la marina por sus bombardeos y ataques á la plaza, nos ocuparemos de esto en otros artículos, ya que la marina de guerra fué un poderoso auxiliar del ejército en la campaña de Crimea de mediados del pasado siglo XIX,

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid, 25 de Abril 1905.

Agitación revolucionaria en Rusia

Declaración del Czar.

París 24.

Telegrafían de Petersburgo, que en una de las últimas audiencias públicas concedidas por el Czar, éste declaró que su voluntad en lo concerniente á la convocación de los representantes del pueblo en una Asamblea, continuaba siendo inquebrantable.

Fin de una huelga.

París 25.

Desde Moscou dicen que se esperaba que terminase ayer la huelga de panaderos, existente en aquella ciudad.

Sin periódicos.

París 25.

A consecuencia de haberse negado á trabajar en domingo los obreros, los periódicos se verán privados de publicar número en el referido día.

Guerra ruso-japonesa.

Barcos al Extremo Oriente.

París 24.

En Tolón se supone que ha llegado la orden de enviar el acorazado *Kleber* y dos cruceros al Extremo Oriente.

¿Hay combate?

París 24.

Un despacho de Hong Kong, fecha de ayer, dice que allí circulaba el rumor de haberse trabado un combate naval en alta mar, cerca de las costas de Anam.

Decíase que la Escuadra rusa se encontró á la salida de Camranh con los navíos japoneses.

Detalles de la Escuadra.

París 24.

Telegrafían de Saigon con fecha de hoy, á las 11-35 de la mañana, las siguientes noticias:

En la bahía de Camranh habían estado fondeados 52 buques rusos, contando los transportes.

El sábado al medio día zarparon con rumbo al Norte, dejando solamente á la vista de Camranh el crucero *Svetland* y el buque-hospital *Orel*. También quedaron cuatro transportes alemanes, siete daneses y tres rusos.

Un destroyer nipón vigila las costas.

El crucero francés *Descartes* zarpó el sábado también para Villtranc.

Un pescador ha declarado que encontró cerca de Wolftranh siete buques de guerra, ignorando si son japoneses, como se supone.

Los pescadores afirman que oyeron vivo cañoneo anteanoche en alta mar, hacia Camranh, pero se cree que se trata de los ejercicios de tiro que acostumbraba hacer Rodjestvensky.

Se sigue creyendo que el almirante ruso procurará por todos los medios posibles reunirse con Nebogatoff, antes de la acción decisiva.

A la vista de Luzón.

París 25.

Telegramas de Manila dicen que se han visto tres buques de guerra en alta mar, desde la isla del Corregidor.

Créese que pertenecen á la Escuadra japonesa del almirante Ashima.

Inquietud de los japoneses.

París 25.

Comunican de Sanghai que los japoneses se encuentran muy inquietos á causa de los continuos movimientos de la Escuadra rusa.

La Escuadra de Rodjetsvenski, amparada de una fuerte niebla que se extiende por toda la costa mandchuriana, ha seguido su marcha.

Esta niebla les fué favorable á los rusos porque habrá impedido que los vieran los japoneses, librándose así de aceptar combate alguna, y burlando la continua vigilancia que ejercen los cruceros japoneses.

Desde Ferrol.

Hallazgo de un cadáver.—«El Giralda».—Buques fondeados.—Acuerdo de los obreros.

Ferrol 24.

Sobre las rocas de una playa cercana ha aparecido el cadáver de una mujer joven con algunas partes del cuerpo comidas por los peces.

Se han hecho múltiples suposiciones por ignorarse quién sea la víctima y las causas de su desgracia.

Ha llegado el «Giralda».

Viene á prepararse para los viajes del Rey al extranjero.

Hállanse fondeados en la dársena del Arsenal los cruceros «Carlos V», «Extremadura», «Princesa de Asturias», «Cisneros» y el «Río de la Plata».

Con objeto de demostrar su sentimiento con motivo de la reciente catástrofe de Madrid, los obreros de esta población se han reunido para acordar no celebrar este año la fiesta del 1 de Mayo con regocijo alguno.

Celebraráse únicamente un mitin.

Detalles de un naufragio.

París 25.

Ha desembarcado ayer en Cardiff la tripulación del barco de pesca francés *Alicia*, que había sido recogida por el vapor sueco *Irene* en el Atlántico.

El *Alicia* había partido de Saint-Malo el 20 de Marzo último con rumbo á Terranova, siendo sorprendido por un formidable ciclón que destrozó el velamen del barco, causándole otras averías de importancia, abriéndole varias vías de agua.

Durante diez días la tripulación hizo todo género de esfuerzos para lograr desalojar el agua, sin conseguirlo, y cuando ya habían perdido toda esperanza de salvación llegó el *Irene* á socorrerlos.

Poco después de ser trasportada la tripulación al *Irene* se hundió el *Alicia*.

El patrón del hundido barco ha manifestado que antes de llegar el *Irene* hizo señales de socorro á otro navío que pasó sin verlos.

Síntoma desconsolador.

Con motivo de la discusión de la totalidad del presupuesto de Marina en Francia, en el Senado de la vecina república, algunos diarios han dejado entrever el cansancio de la opinión por los gastos excesivos que al aumento de la Escuadra está consagrando el Gobierno.

No es, pues, solamente en España donde la política naval encuentra adversarios formidables, y este es un síntoma desconsolador desde el momento en que se está viendo, como Alemania, Inglaterra, los Estados Unidos y el Japón, se desarrollan y engrandecen por el fomento de su Marina.

En el Senado francés, M. d'Estournelles de Constant, ha conseguido impresionar á su auditorio en contra de los gastos de Marina, diciendo que mientras los países que gastan mucho en Marina pueden hacerlo, porque la población crece en grandes proporciones, en Francia no, porque queda estacionada.

En efecto, la población francesa, que oscila en los 38 millones de habitantes, pudiera decirse que ni crece ni mengua, mientras que la de Inglaterra es de 41 millones, la del Japón 46 y la de Alemania 56. Los Estados Unidos, no sólo han pasado la cifra de la población francesa, sino que la han duplicado, toda vez que es de 76 millones; en Rusia pasa de 100, y la de China es de 400 á 500 millones de habitantes.

Esta relación entre la escasa población francesa y la de los otros países que aumentan sus Marinas, preocupa no poco á los estadistas de la vecina república, pues resulta que un Estado, cuyo número de contribuyentes aumenta, puede, en efecto, aumentar sus gastos; pero, ¿ocurre lo propio en aquéllos en que la población disminuye ó permanece estacionaria?

Para estar en iguales condiciones á esos otros países, M. d'Estournelles de Constant, dice que Francia, si quiere imitarlos aumentando su Marina, tendrá que duplicar, ya que no la población, ó sea los contribuyentes, por lo menos los impuestos; hacer que la contribución se pague dos veces, paralizar el trabajo; quebrantar el país, en suma, hacer un esfuerzo superior á sus fuerzas.

Los gastos militares han aumentado en Francia 80 millones y los de Instrucción pública 32. Ahora bien, el presupuesto de Instrucción pública ¿no puede considerarse también como un gasto para la defensa nacional? Indudablemente.

Un pueblo no combate solo con las armas. Necesita también para defenderse de sus enemigos un alma elevada, una instrucción sólida, profesores y material de enseñanza; todo lo cual se ha evidenciado en el desastre ruso que ha sido tado tanto mayor cuanto más considerable ha sido la ignorancia y el atraso intelectual del pueblo moscovita.

Un accidente

La familia Real en peligro.

Después que hubo salido de la estación el tren que conduce á París á los infantes D. Carlos y D. Fernando, regresaron en un landó eléctrico á Palacio sus majestades el Rey y la Reina y su alteza la infanta doña María Teresa.

En la Cuesta de San Vicente detúvose repentinamente el carruaje por haberse estropeado sin duda el motor.

El *chauffer* apretó el freno con tan mala fortuna, que éste se rompió y el vehículo, falto de la fuerza motriz y del freno, comenzó á caminar cuesta abajo, adquiriendo por momentos peligrosa velocidad.

Detrás del landó eléctrico subían varios carruajes de la Real Casa, con los cuales chocó aquél, deteniéndose en su marcha, sin que afortunadamente ninguna de las reales personas sufrieran daño alguno ni otra molestia que la de tener que cambiar de carruaje para llegar á Palacio.

Tanto el automóvil como los otros carruajes con los que tropezó aquél, sufrieron averías de alguna consideración.

"La República de las Letras,,

En los Viveros de la Villa se celebró ayer tarde el anunciado almuerzo, pretexto de reunión para sentar las bases de la fundación de un nuevo gran periódico: *La República de las Letras*.

Asistieron los primeros literatos y artistas y el nutrido grupo de intelectuales que se interesan por el florecer de las letras y por el triunfo de toda idea noble expuesta con valentía.

El objeto del almuerzo no fué otro que el de reunir los elementos dispersos que hoy trabajan en pro de un ideal, para con ellos reformar un periódico en el que las ideas hallen completa libertad de expresión, á condición de perseguir un alto fin y ser expuestas con arte.

La República de las Letras no será obra de idea política. *La República de las Letras* será una tribuna libre en donde podrán exponerse las ideas sin miedo á la férula de un estrecho criterio.

Al descorcharse el Champagne, se levantó Luis Morote y anunció que los brindis quedarían limitados al que pronunciase Blasco Ibáñez, para explicar el objeto de la reunión.

Hízolo en breves y elocuentes frases el autor de *La Barraca*. *La República de las letras* será un semanario eminentemente artístico y literario, en el cual colaborarán cuantos lo deseen, sin distinción de matices, ideas ni categorías; un periódico de todo el mundo y para todo el mundo.

Galdós, Blasco Ibáñez, Morote y González Blanco, se encargarán de ultimar los detalles para la realización del pensamiento. El periódico se publicará el día 1.º de Mayo.

TEMBLOR DE TIERRA

París 24.

Comunican de Londres que anoche se sintió en toda Inglaterra un temblor de tierra, bastante fuerte.

El fenómeno sísmico duró algunos segundos, y ha producido destrozos en algunas ciudades.

Es infinito el número de chimeneas destruídas, paredones hundidos y cristales rotos. Afortunadamente no se sabe que hayan ocurrido desgracias personales.

En los barrios del centro de Londres, el temblor de tierra causó gran alarma.

Muchos comerciantes abandonaron sus almacenes, temiendo hundimientos.

Muchas casas han quedado destruídas, ignorándose hasta ahora si hay desgracias personales.

LA CATÁSTROFE DEL DEPÓSITO

Los ingenieros procesados.

Ayer tarde entró á declarar el Sr. Ribera.

El magistrado Sr. Gullón le interrogó cerca de tres horas, pues terminó la diligencia de indagatoria á las cuatro menos veinte minutos.

Suponemos que el ingeniero contratista se ratificaría en cuanto dijo en su primera declaración.

Lo propio ocurrió seguramente con el otro ingeniero procesado, Sr. Santa María, cuya inquisitiva duró dos horas, desde las cuatro menos cuarto hasta muy cerca de las seis.

Es muy posible que uno y otro dirijan escritos al juzgado pidiendo la reforma de los autos de procesamiento y que apuren todos los trámites y recursos legales antes de constituir la fianza ó caución á que están obligados por las decisiones del juzgado instructor.

Este dió ayer sus tareas por terminadas, después de tomar las indagatorias de que va hecha mención, y hoy, á primera hora de la mañana, se constituirá de nuevo en la Audiencia para continuar actuando en la instrucción laboriosa de este sumario.

Dos oficios.

Se decía ayer que el Juzgado especial ha enviado un oficio á la Dirección de Obras públicas pidiendo la suspensión de empleo del ingeniero D. Carlos Santa María.

El ingeniero del Canal, D. Alfredo Alvarez Cascos, recibió ayer por la mañana otra comunicación del Juzgado, y es verosímil que también quede suspenso por virtud de esa determinación judicial.

EL COMERCIO Y LOS ARANCELES EN ESPAÑA

Á PRINCIPIOS DEL SIGLO XIX

I

Ahora que tanto interés despierta entre los industriales y comerciantes de España la confección de nuevos aranceles, vamos á ocuparnos de algunos de los puntos que comprendía el Arancel vigente en nuestro país á principios del siglo XIX, ya con respecto á nuestro comercio con el extranjero, ya con respecto al comercio con América, los derechos é impuestos más importantes á que entonces estaban sujetos los principales artículos con que se comerciaba y la protección que tenían nuestros productos así industriales como agrícolas.

En virtud de una Real orden de 20 de Septiembre de 1792, todos los que quisieran hacer el comercio con Africa y quisieran ir allá habían de salir precisamente de los puertos de Málaga, Cartagena, Alicante, Barcelona, Mahón, Palma de Mallorca é Ibiza; y antes de su embarque habían de dejar una fianza con casa acreditada de comercio en los mismos puertos de salida y pagar cualesquiera empeños que el capitán ó la tripulación contrajeran en el continente africano.

En el año 1801 levantóse á los marroquíes la prohibición de que entraran en nuestros puertos.

Por Real Cédula de 20 de Marzo de 1800 se concedió á los cinco Gremios Mayores de Madrid el comercio exclusivo con Marruecos por diez años.

De la exclusiva general se exceptuaban

---

78 FOLLETÓN DEL "DIARIO DE LA MARINA,,

PEDRO SIMPLE

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLES

POR

EL CAPITÁN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

CAPÍTULO XXVIII.

Como dice O'Brien, no hay callejón largo que no tenga salida.—Soy rescatado y las felicidades llueven sobre mí tan deprisa como han llovido las desgracias.

El golpe era demasiado fuerte y caí sobre la almohada sin sentido.

No sé cuánto tiempo estuve en esta situación, pero cuando volví en sí, el dependiente de la casa se había marchado y al lado de mi cama encontré un poco de pan y un jarro de agua.

Bebí el agua y me produjo muy buen efecto; pude levantarme y andar.

Durante mi desmayo me habían desatado los brazos; me asomé á la ventana, miré al sol, los transeuntes, las casas de enfrente.

Todo era alegría, pero yo estaba preso en una casa de locos.

¿Había estado loco?

Reflexioné y supuse que en efecto había tenido delirios y como no me conocían me habían enviado allí.

No me cabía en la cabeza que mi tío hubiera tenido parte en aquella traslación.

Me arrojé en la cama y las lágrimas me consolaron.

Era ya mediodía y los médicos de la casa seguidos de los dependientes, entraron en mi habitación.

—¿Está ya pacífico? preguntó el médico.

—Sí señor, ya está tan manso como un cordero, replicó el dependiente que había entrado primero.

Yo entonces hablé al médico, diciéndole que me informase cómo y cuándo me habían llevado allí.

Me contestó con amabilidad diciendo que estaba allí á consecuencia de la solicitud de mis amigos; que se tendría cuidado de mí; que mis accesos eran pocos y que durante el tiempo en que estuviera tranquilo se me concedería todo lo que se pudiera, hasta que estuviera en perfecto estado de salud para dejar la casa.

Contesté diciéndole quién era y la ocasión de mi enfermedad, pero el doctor movió la cabeza y me aconsejó que durmiera lo más posible, después de lo cual me dejó para ir á visitar á otro paciente.

Según supe después, mi tío me había hecho conducir á la casa de locos, diciendo que yo era un joven demente que tenía la manía de creer que se llamaba Simple, y que era heredero de su título y propiedades.

Añadió, que á veces le ponía en graves compromisos, penetrando á la fuerza en su casa é insultando á los criados, si bien fuera de estas ocasiones era inofensivo; que mis accesos concluían generalmente por una fiebre violenta y que más por temor de que me sucediera algún daño que por mala voluntad hacia un pobre joven, deseaba que permaneciese en el hospital y se tuviese cuidado de mí.

El lector observará desde luego el artificio de esta comunicación.

No teniendo yo idea de la causa ni de la persona que había determinado mi prisión, continuaría como era natural, llamándome por mi verdadero nombre, y mientras así lo hiciese me considerarían en estado de demencia.

No sorprenderá á nadie, por consiguiente, que yo diga que permanecí en Bodlam veinte meses.

El médico vino por espacio de dos ó tres días y viéndome tranquilo, mandó que me llevasen libros, papel y plumas para distraerme.

Pero á cada tentativa que yo hacía para explicarme, se levantaba y dejaba la habitación.

Me convencí, pues, no solamente por el médico, sino por el dependiente, que no hacía caso de nada de lo que yo decía, de que no tenía probabilidades de ser escuchado ni de obtener mi libertad.

Pasado el primer mes, el médico no volvió.

Yo era un loco pacífico y no tenía necesidad de sus auxilios.

Me habían enviado allí con todos los documentos necesarios para probar que estaba loco, y aunque se requiere poco para establecer un caso de demencia, se necesitan pruebas muy fuertes para demostrar que uno está en su sano juicio.

Escribí varias cartas para mi hermana y á O'Brien durante los primeros dos ó tres meses y pedí al dependiente que las pusiera en el correo.

Prometió hacerlo y nunca se negó á tomarlas; pero como después supe, las quemaba inmediatamente, por fin llegué á perder toda esperanza, de salvación, el pensamiento de Celeste y de O'Brien me pusieron enfermo; entonces casi deliraba y el dependiente daba parte de que había tenido un acceso.

Ya no trataba de divertirme y todo el día estaba sentado con los ojos fijos sin ver nada.

Dejé de cuidar de mi persona; no me afeitaba sino cuando me lo mandaban, y si no estaba loco, tenía todos las probabilidades de llegar á estarlo.

En esta desgraciada situación, un día se abrió la puerta como muchas veces se había abierto durante mi prisión, y entraron visitas.

Yo no puse atención en ellas, ni levanté los ojos siquiera del suelo.

—Este joven—dijo el médico que acompañaba á los visitantes—ha dado en una extraña manía: dice que su nombre es Simple y que es el legítimo heredero del título y propiedades de lord Privilege.

Uno de los visitantes se llegó á mí y me miró fijamente al rostro.

—Y, en efecto, lo es—gritó dirigiéndose al doctor.—¡Ped o! ¿No me conoce usted?

Yo me levanté de repente [illegible] el General O'Brien. Me pre[illegible] zos y rompí en copioso ll[illegible]

—Caballero—dijo el Gen[illegible] vándome á la sala y hacién[illegible] ella—yo aseguro á usted q[illegible] el señor Simple, sobrino [illegible]

el ganado lanar, el aceite de olivo, alpiste, almendras dulces y amargas, naranjas, limones, dátiles, bellotas y toda especie de frutas verdes ó secas, gallinas, pichones y toda clase de volatería, huevos, plumas de avestruz, tafiletes de cualquier clase de color, jaiques, ceñidores, babuchas ó chinelas, y telas de lanas para ponchos, cuyos artículos podía comprar cualquier español en los puertos de Marruecos, bajo las dos condiciones de no poder establecer para ello factoría ni comisionado de asiento, y de no poder llevar moneda alguna, pues los gremios quedaban obligados á dar libramientos á la vista contra sus factores en Marruecos, de las cantidades que se les entregaran en España.

El puerto de Algeciras se habilitaba sólo para el trato recíproco de España, con Gibraltar y no para América ni el extranjero. Todos los buques que de España iban á aquella plaza debían tocar en Algeciras y sujetarse á un registro y demás formalidades que prevenía la Real orden de 17 de Enero de 1761, reproducida y recomendada con interés en 15 de Diciembre de 1802.

En cuanto á nuestro comercio con Argel, estaba prohibido terminantemente que ningún comerciante pasara á traficar allá sin obtener antes del Ministerio de Estado la competente habilitación, recomendándole á la Regencia.

El tratado de paz hecho en Basilea el 22 de Julio de 1795 y ratificado por el Rey el 4 de Agosto del mismo año, restableció nuestro comercio con Francia en la misma forma que antes.

Los comerciantes españoles podían establecerse en la vecina República, sometiéndose á las leyes y usos del país, y lo mismo ocurría con los franceses en España.

Permítiase á los españoles y demás aliados y neutrales sacar de las colonias francesas los géneros y efectos que tuvieren á bien, pagando los mismos derechos que los franceses.

Por una Real orden de 21 de Septiembre de 1802, dictada con motivo de hallarse en guerra Inglaterra y Francia, se dispuso que los géneros de Francia que entrasen por la frontera con destino á Cádiz fueran registrados en las Aduanas de Agreda y Vitoria, abriendo los fardos, pero sin descomponerlos; y que una vez vista la cantidad y calidad de los géneros fuesen precintados y sellados y con guías transportados á las Aduanas de su destino, en donde debían pagar los derechos de entrada, con obligación de tornaguía.

Nuestro comercio con Inglaterra tuvo una interrupción á causa de una guerra que sostuvimos con aquel país; pero, restablecida la paz por el tratado de Amiens, reanudóse el comercio entre Inglaterra y España, exigiéndose á los géneros ingleses los derechos ordinarios que se cobraban antes de la guerra y los arbitrios extraordinarios impuestos después para el socorro de las necesidades del Erario y para la consolidación de la deuda de la Corona. En los arbitrios extraordinarios estaban comprendidos los derechos de consulados, de nueva creación, y los establecidos para el pago de los 300 millones, y por la Pragmática Sanción de 30 de Agosto de 1800.

Estos arbitrios y estos derechos duraron, sin embargo, muy poco tiempo, pues con fecha 12 de Diciembre de 1804, España declaró nuevamente la guerra á Inglaterra, quedando, en consecuencia, sin efecto, cuanto hemos dicho en el párrafo anterior.

En 1797 se prescribieron varias reglas para nuestro comercio con los países de Oriente.

Según ellas, todo buque destinado á Levante ó Berbería, pasando de 100 toneladas debía llevar á lo menos cuatro cañones con las correspondientes municiones.

Los géneros que se exportaran debían ser de buena calidad y no podía embarcarse ningún artículo sin que hubiese sido examinado antes por el inspector ó comisionado que se nombraba en cada puerto. Estos inspectores ó comisionados eran, por regla general, individuos de las Juntas de Comercio.

Estas Juntas de Comercio facilitaban cartas de abono á los pasajeros y nadie podría embarcarse sin este requisito.

El patrón ó capitán del buque debía informarse del cónsul del puerto adonde arribare, qué géneros estaban prohibidos de entrar en el país y cuáles lo estaban de salida. Además debía manifestarle los géneros que llevaba á bordo.

En consecuencia, estaba terminantemente ordenado, bajo la pena de confiscación, que se embarcaran géneros prohibidos, tanto en el puerto de salida como en el de entrada.

A la vez se recomendaba que se hiciera el comercio de buena fe, pues de ello debía depender en gran parte los progresos del nuestro en Oriente.

El encargado de negocios de España en Constantinopla ajustó en 1798 un convenio provisional, mediante el cual sólo debía cobrarse á nuestros productos el derecho de un 3 por 100 en Constantinopla y Smirna, conforme pagaban las naciones más favorecidas.

A los españoles que hacían el comercio con los Estados Unidos se les exigía la condición de que los buques que fueren ó vinieren allá no tocaran, en su viaje, á nuestros puertos de América, imponiéndose á sus contraventores la pena de comiso de los buques y sus cargas.

Los derechos de importación y exportación eran los productos que se comerciaban entre los Estados Unidos los mismos que regían con los demás países.

Las mercancías extranjeras que se introducían en los Estados Unidos pagaban en 1805 un recargo sobre los derechos ya establecidos de dos y medio por 100 en buques nacionales y 20 por 100 en extranjeros. Los últimos pagaban, además, un recargo nacional de medio peso por tonelada de arqueo.

En el próximo artículo trataremos de los diferentes derechos de entrada que pagaban en España y de cuantos hacían referencia á facturas, guías, tornaguías, certificados, etc.

Miguel Sastre.

SISTEMA MONETARIO EN CHINA

La Casa de entradas intenta establecer una moneda para monedas de plata y cobre con objeto de establecer un sistema monetario uniforme en China. Se sabe que todas las Casas de Moneda en las diferentes provincias, cuyo proyecto ha sido propuesto, pero que aún no han sido establecidas, han recibido órdenes de parar en seguida. En relación con esto, todos los materiales necesarios ya ordenados serán enviados á Peking para el uso general de la Casa de Moneda. Por otra parte, todas las Casas de Moneda que ya han empezado, han recibido órdenes de suspender por tres meses, hasta la llegada de los moldes de acero. Toda la idea es la de establecer uniformidad en el sistema monetario de China, para facilitar las transacciones comerciales y evitar los males peculiares en conexión con las monedas falsificadas.

INFORMACIÓN POLITICA

El día 29 del corriente llegará á Madrid el nuevo subsecretario de Estado, Sr. Ojeda, que inmediatamente tomará posesión de dicho cargo.

El nuevo ministro plenipotenciario de España en Tánger, Sr. Llabeira, celebró ayer una extensa conferencia con el ministro de Estado.

El Sr. Llabeira marchará en breve á posesionarse de su cargo.

El alcalde de Madrid visitó ayer al señor Villaverde para ocuparse de las modificaciones que habrán de introducirse en el pliego de condiciones de la Gran Vía cuando se saque á subasta nuevamente.

LA "GACETA„ DE HOY

Parte oficial.

Presidencia del Consejo de Ministros. — Reales decretos resolutorios de competencias de jurisdicción.

Ministerio de Gracia y Justicia.—Real decreto autorizando á D. José María de Hoyos y Hurtado, Conde de Valdeinfantes, para que pueda designar entre sus parientes el que haya de sucederle en el referido título.

Resoluciones adoptadas por este Ministerio, á propuesta de la Dirección general de los Registros, sobre nombramientos de Notarios y Archiveros de protocolos.

Ministerio de Hacienda.—Real decreto disponiendo que por la Dirección general del Tesoro se emitan, con fecha 1.° de Mayo de 1905, obligaciones al portador de 500 y de 5.000 pesetas hasta una suma de 200 millones de pesetas.

Ministerio de la Gobernación.—Real decreto autorizando la adquisición, por gestión directa, de dos estufas de desinfección.

Real orden declarando de utilidad pública las aguas minero-medicinales de Fuente Agria, término de Piedrabuena, y autorizando la venta de dicha agua embotellada.

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

Otras disponiendo se anuncien las vacantes de Cátedras que se expresan.

Otra resolviendo pueda admitirse á examen de ingreso y consiguiente matrícula á los alumnos del Bachillerato que no habiendo cumplido los diez años, los cumplan antes de efectuarse los exámenes ordinarios del curso en que se hayan matriculado.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—Real decreto aprobatorio del adjunto reglamento para la administración y régimen de las reses mostrencas.

Otro ídem del adjunto reglamento para la organización, servicio y disciplina del Cuerpo auxiliar facultativo de montes.

Otros de personal.

Otros autorizando la ejecución por el sistema de administración de las obras de los trozos de carretera que se expresan.

Otro declarando oficialmente constituída la Cámara agrícola de Ontur (Albacete).

Otros desestimando las apelaciones interpuestas por la Compañía del ferrocarril Central de Aragón contra las providencias de los gobernadores de Valencia y Castellón, por las que se acordó la ocupación de unos terrenos.

Reales órdenes disponiendo se construyan por administración las obras de los trozos de carreteras que se expresan.

Administración central. — Estado. — Asuntos Contenciosos.—Anunciando el fallecimiento en el extranjero de la súbdita española Victoria Marqués Ortega.

Gobernación.—Inspección general de Sanidad interior.—Sorteo de los aspirantes que han de tomar parte en las oposiciones para la provisión de 36 plazas de Médicos de aguas minerales habilitados.

Instrucción pública.—Anuncios de vacantes de Cátedras.

Un Juan de Robres norte-americano

En estos días, un personaje da tanto que hablar á los americanos como el presidente Morales, el general Castro, ó los grandes caudillos de la guerra ruso-japonesa; ese es el señor don Juan de Robres, quien como es sabido,

hizo este santo hospital
pero, antes, hizo los pobres.

Es el caso, que Mr. Rockefeller, el magnate del petróleo, el jefe del gran *Trust*, regaló diez mil pesos á la Sociedad de las Misiones Extranjeras. La Sociedad, en lugar de tomarlos y de dar recibo, planteó, ante el público, un problema, acerca del cual se discurre mucho, de boca y por escrito.

Es el caso, que Mr. Rockefeller y su *Trust* de petróleo tienen mala fama, según una parte de la opinión americana. Se les acusa de haber hecho dinero por medios indelicados y hasta criminales. Una parte de ese dinero ¿lo puede admitir una corporación dedicada á propagar la moral?

Nótese que Mr. Rockefeller no pone condiciones, Se limita á hacer el donativo para que la Sociedad de Misioneros lo emplee, como se dice en España, en «los fines de su instituto».—La Sociedad, á nada se obliga; nada se le exige. ¿Por qué no admitir ese dinero?

—Sin duda—dicen los sacerdotes hostiles á Mr. Rockefeller.—Eso estaría bien si se tratase de fondos para un hospital, un asilo, hasta una escuela mercantil. Pero se trata de fondos para costear la propaganda de verdades morales. ¿Cómo se va á hacer esa propaganda con el oro de los que se burlan de esas verdades morales? Consta en sentencias judiciales que Mr. Rockefeller ha faltado á las leyes de este país y que ha cometido perjurio. Además, los métodos de la Compañía, dirigida por él, son inicuos.

A lo cual responden algunos laicos:

—Pues si el sacerdocio piensa así; que sea lógico. Esas picardías comerciales, que el *Trust* ejecuta en vasta escala, no son peores que las de muchos sujetos que van á la iglesia el domingo: los *politicians* corrompidos, los falsificadores de alimentos, los tenderos que roban en el peso y en la medida. ¿Por qué, cuando se hace la colecta, no se rechaza el dinero de toda esta gente mala?

Alguien ha indicado que se podría aceptar el regalo de Mr. Rockefeller, si lo hiciera como expiación. Esa es la índole de muchas fundaciones católicas. Pero el *Rey del Petróleo* no ha hablado de expiación; ni, de seguro, se avendrá á reconocer que tenga que expiar cosa alguna. Si, al fin, su donativo es rechazado, las consecuencias de este acto serán importantes y curiosas.

Los capitalistas, deseosos de favorecer á alguna institución religiosa ó docente, andarán con tiento, para que no se les ponga en la picota.

Se enterarán antes de regalar, que es lo que hubiera debido de hacer Mr. Rockefeller; y hasta en lo de enterarse podrán pasar ratos desagradables; pues, aunque el público nada sepa, siempre, para un hombre con 20 millones de pesos, será duro el escuchar esto: «El dinero de usted no es digno de ingresar en nuestra caja».

La opinión moderada, la que llamaríamos «conservadora»—si esta palabra no significara, con frecuencia, cosas detestables—esa opinión, que no es socialista ni simpatiza con las tonterías y las violencias que se propalan contra el capital, no ha visto con disgusto la protesta de los sacerdotes contra Mr. Rockefeller; al parecer, aprobará que el donativo sea rechazado. Los americanos instruídos y decentes, en vista de que los capitalistas son las grandes figuras de este país y ejercen una influencia cada día mayor, legítima, por lo general, pero algunas veces, censurable, quieren que se «distinga» entre los buenos y los malos y que, á todos se les haga entender que el dinero, con poder mucho, no lo puede todo. Y eso lo quieren esos americanos, no porque ellos sean enemigos del capital; sino, porque son sus amigos y saben que le conviene evitar el desprestigio.

Cuestión resuelta.

Las autoridades y la Dirección de Sanidad se venían preocupando desde hace tiempo de los peligros que para la salud pública ofrecía el tránsito de los cadáveres por el centro de la capital.

El ministro de la Gobernación, por Real orden de 5 del actual, ha resuelto el asunto, disponiendo que cuando haya de ser trasladado un cadáver al cementerio, después de habérsele hecho la autopsia, sea conducido por la vía más corta, sin atravesar el centro de la población, y que cuando circunstancias especiales lo exijan, por proceder la muerte de enfermedad infecciosa y transmisible, se prohiba asimismo el paso de los entierros por las grandes vías del interior de la corte.

Plaza de Toros

La primera de abono.

ALGABEÑO Y LAGARTIJO CON TOROS DE PÉREZ DE LA CONCHA

CARTAS Á REJONAZO

Después de una semana lluviosa y fría, han venido dos días de sol, el de la corrida de inauguración y el de la primera de abono. Prueba elocuente de que hasta el cielo celebró el fracaso de la consabida tentativa hecha por el inútil Instituto, también consabido, para meternos en *cultura* de golpe y porrazo.

Conste, pues, que me alegro mucho por ello, aunque las corridas entre semana también me gustan, y que aplaudo sin reservas lo único bueno que ha salido del Consejo de ministros que ahora usamos.

Las tardes, como digo, fueron magníficas y el aspecto de la plaza más hermoso aún. Todas las localidades llenas, rebosando; el público de fuera sintiendo que la plaza no fuera doble, y hasta las palomas que tienen en ella sus nidos revoloteaban sobre el tejado para no perder el espectáculo.

En los palcos muchas mantillas blancas, muchas caras bonitas; en gradas y tendidos el pueblo soberano apiñado y ansioso de batir las palmas.

En la arena, toros ó toreros. Ayer sólo de los primeros. Es un fenómeno digno de notarse, aunque de fácil explicación. Pocas veces coinciden; cuando los toros son buenos, los toreros desaparecen, y sólo se muestran como tales cuando aquéllos son blanditos y manejables.

La primera de abono fué buena por los toros. La ganadería Pérez de la Concha mandó seis bichos grandes, bien criados y de pujanza.

Algabeño y Lagartijo, admirablemente secundados por sus cuadrillas para hacerlo mal, oyeron de todo, palmas y pitos, más pitos que palmas.

Muchas de éstas inmerecidas. Ví aplaudir á Algabeño por unas verónicas embarulladas, movidas y perdiendo terreno, que seguramente le hubiera avergonzado darlas cuando era principiante. Lagartijo dió varios lances de capa, de ellos sólo uno bueno, que también fueron aplaudidos.

En cambio se les silbó porque no quisieron poner banderillas y en mi concepto hicieron bien. Váyase lo uno por lo otro.

El quinto toro cogió al banderillero «Perdigón». Por fortuna sólo resultó con algunas contusiones, pero á la vista parecía algo más grave porque se dejó conducir á la enfermería en brazos de los monos, lo cual no le impidió desasirse de ellos y huir como alma que lleva el diablo en una arrancada que hizo el bicho hacia el aparatoso grupo.

¿Que, qué más? Nada más. Ninguna otra cosa merece la pena de hablar de ello. La salida como la entrada, con mucha animación; el pueblo soberano satisfecho, sino de la corrida, al menos de tenerlas, muchos coches, muchas mantillas blancas, muchas caras bonitas, pero ninguna de ellas la que buscaban mis ojos.

Farolillo.

EL VIAJE DEL REY

La salida.

Anoche, á las diez y cuarto, salió S. M. el Rey para Cáceres, de la estación de las Delicias, cuyo andén estaba engalanado, como el salón de espera, donde fué despedido D. Alfonso XIII por el elemento oficial.

A la estación bajaron á despedir al augusto viajero S. M. la Reina madre y las infantas María Teresa é Isabel.

Hizo los honores una compañía del batallón de Cazadores de las Navas, núm. 10.

El tren real se componía de dos furgones, un coche cocina, otro comedor, el coche real, cuatro berlinas y un coche salón.

Entre el elemento oficial que despidió á Su Majestad el Rey vimos á los generales Bascaran, Sánchez Gómez, Villar y Villate, Macías, Pacheco, Cano, Auñón, Polavieja; coroneles marqués de Sotomayor y Aguilar de Inestrillas; Sres. Dato, Andrade, Castro Casaléiz, Espelius, marqués de Mejorada, conde de San Luis, subsecretario de la presidencia, Sr. Maldonado, duque de Sotomayor y marqués de la Mina.

También acudió una representación del Centro extremeño, compuesta de los Sres. Bejarano, Fidel y Rubio, Rodríguez y Roso de Luna.

Al partir el tren se oyeron entre los acordes de la *Marcha Real*, estruendosos vivas.

Con S. M. el Rey van, como ministros de jornado, el señor marqués del Vadillo y el general Martitegui.

A despedir al Rey fueron los Sres. Villaverde, Ugarte, García Alix, Besada, Cortezo y Cobián.

Llegada á Cáceres.

PREPARATIVOS. — EN LA ESTACIÓN. — VIVAS Y APLAUSOS. — «TE DEUM». — RECEPCIÓN EN EL AYUNTAMIENTO.

Cáceres 25.

Durante toda la noche han estado trabajando muchos obreros en el decorado de las calles que ha de recorrer la comitiva á la llegada del Rey.

El aspecto de las calles es muy hermoso.

También está muy adornada la estación, en cuyos alrededores se aglomera el público desde mucho antes de la hora señalada para la llegada del tren real, extendiéndose á lo largo de la vía hasta el paso del Triángulo, llamando la atención el pintoresco aspecto que ofrecían los forasteros, que vistiendo los trajes de diferentes regiones formaban un abigarrado conjunto.

Se calculan en más de 15.000 el número de personas que esperaban la llegada del tren.

A las nueve entró en agujas el tren real oyéndose la marcha real, entre los vivas y los aplausos del público.

El batallón de cazadores de Figueras con bandera y música tributó los honores al augusto viajero.

Esperaban también en la estación todas las autoridades, el obispo de Coria, los senadores y diputados por la provincia y numerosas comisiones de corporaciones y sociedades.

Al asomarse el Rey á la ventanilla del vagón vistiendo el traje de capitán general, el público le tributó una estruendosa ovación, que D. Alfonso contestó saludando con el ros.

Después de grandes dificultades se consiguió formar la comitiva, entrando el Rey en coche que iba rodeado por la multitud que le victoreaba y aplaudía constantemente.

La regia comitiva se dirigió, por las calles de San Antón y Pintores al templo de Santa María, donde se cantó un *Te Deum*.

Después se verificó la recepción en el Ayuntamiento, que ha resultado brillantísima.

Curiosidades.

LOS ACORAZADOS INGLESES

Leemos en un periódico inglés:

«Según noticias recibidas de la recientemente formada Escuadra del Canal, parece resultar, de toda evidencia, que nuestros modernos acorazados adolecen de serio defecto, cuyo descubrimiento ha causado gran alarma entre los marinos.

Dícese que las divisiones en los compartimientos de los mencionados buques son completamente inútiles para su objeto, que es resistir la presión del agua y evitar que el acorazado se hunda en caso de choque.

No há mucho se sospechó con qué motivo no sabemos, que ese era el caso, y para hacer el experimento se procedió á llenar la cala del vino de agua.

Afortunadamente, como medida de precaución el compartimiento se llenó, no por medio de válvula, sino gradualmente por medio de bombas, teniendo además cuidado de cerrar las compuertas y apuntalar las divisiones.

Mucho antes que el compartimiento estuviese lleno de agua los tabiques de acero empezaron á ceder, en algunos sitios hasta en varias pulgadas y seguramente, si no se pára de dar á la bomba, habríase abierto.

Quedaba, pues, comprobado, que en caso de choque, los mencionados tabiques no podrán contener el ímpetu de las aguas, las compuertas también saltarían y la pérdida era segura.

Esto, parece, había sucedido ya con algunos destroyers y otros buques de ligera construcción, pero hasta ahora se había creído que en los acorazados ese defecto se habría tenido en cuenta.

Se harán nuevos experimentos.

EL SEPTIMO SATELITE DE JUPITER

Telegrafían de Kiel que el resultado de las observaciones que con el aparato reflector Crossley ha estado haciendo desde el 2 de Enero de este año el profesor Perrine en el Observatorio de Liek, ha sido descubrir un séptimo satélite de Júpiter que es de 16ª magnitud.

NOTICIAS

Procedente de Ciudad Real regresó ayer á Madrid D. Segismundo Moret.

El próximo sábado, 29 del corriente, celebrará la Sociedad de Periodistas, á las tres de la tarde en el salón de subastas del Ayuntamiento, calle Imperial, número 10, junta general reglamentaria, en la que, además de los asuntos pendientes de resolución, se dará cuenta de la dimisión de la Directiva y se eligirá la nueva que ha de sustituirla.

Espectáculos para hoy.

COMEDIA.—A las nueve.— L'altro pericolo

LARA.- A las ocho y media.— El enfermo crónico.— Zarzamora. — (Sección doble).— Lo cursi.

PARISH.—A las nueve.—Quinta representación de la Compañía internacional que dirige William Parish.

ZARZUELA.—A las ocho.—La czarina.—La golfemia.—La vara de alcalde.—Cascabel.

MODERNO.— A las ocho y tres cuartos.—La guardabarrera.—El estuche de monerías.—Las estrellas.—Los guapos.

COMICO.—A las ocho y media.—Perico el Jorobeta.—El dinero y el trabajo.—El trianero. —El dinero y el trabajo.

Imp. del Fomento Naval, Veneras, 5.

Junta de Fomento Naval

Montepío Naval

Veneras, 5 MADRID

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

Exceso de garantía: 125 000 PESETAS

Depositario: El Banco de España

Presidente del Consejo de Administración

Excmo. Sr. Duque de Veragua

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

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

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

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

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

Personas á quienes alcanzan los beneficios del **Montepío Naval:**

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

Para más informes, dirigirse al *Director-Gerente.*

NOTA.—Se admiten Agentes con referencias sólidas.

El Escudo de Barcelona

Preciados, 21 y 23.--MADRID

Gran Bazar de ropas hechas.

Por fin de temporada, y como en años anteriores, esta acreditada casa liquida sus existencias de invierno hasta el 20 de Abril, á precios ***tan baratísimros*** como á continuación se verá:

Trajes de invierno, desde 15 pesetas. Gabanes, forro seda, 25. Chaqueta, 6. Levitonec, 12. Pantalones, á 7 pesetas.

Verdadera liquidación

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, d desca, 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

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

(BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

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

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués,

Diríjanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

O á sus Agentes en: MARID, D. Ramón Tapete, Alfonso XII, núm. 10, 2.°.—SANTANEFR, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJON, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

Para otros informes y precios, dirigirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

Solución SANCHEZ SANTANA

de Glicerofosfato de cal creosotal

TERPINOL Y HEROINA 2 pesetas franco

Por su composición y la dureza de sus componentes, así como por el procedimiento adoptado en el Laboratorio químico del Sr. Santana, uno de los más antiguos de Madrid. Se puede considerar esta solución como la de mejores resultados conocidos, así se puede justificar por numerosos certificados médicos.

Para curar la bronquitis en todos sus estados.
Para curar la tuberculosis en su 1.° y 2.° grado.
Para curar los catarros crónicos y agudos.
Para curar la debilidad general y raquitismo.

De venta en todas las Farmacias de España. Depósitos de específicos. En casa del autor, calle del Pez, núm. 20.

Farmacia y Laboratorio Químico

Diario de la Marina

Año XXXVI *Madrid, 18 Agosto 1904* Dos ediciones

IMPRESIONES — Tipografía DEL FOMENTO NAVAL — Veneras, 5 — MADRID

POLÍTICA — Ecos navales — Pasatiempos

Precios de suscripción	UN MES — Pesetas.	TRIMESTRE — Pesetas.	SEMESTRE — Pesetas.	UN AÑO — Pesetas.
En Madrid	1,50	4,50	9	18
Provincias	» »	5	10	20
Unión Postal		» »	» »	60
Asia y América		» »	» »	70

ANUNCIOS: Cuarta plana 0,10 pesetas línea. Reclamos 0,50 » » Noticias 1 » »

SUCESOS DE Alc. del Valle

Dolor de cabeza y neuralgias.

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

(VA POR CORREO)

DE VENTA: *Madrid*, principales farmacias.— *Barcelona*, Rambla de las Flores, 4.—*Alicante*, Mayor, 23 y 25.—*Cádiz*, Plaza de San Juan de Dios, 2.—*Santander*, San Francisco, 24.—*Bilbao*, Sres. Barandiaran y C.ª

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

Don Pedro Ramón, ortopédico-especialista, en Madrid

HERNIADOS (Quebrados de ambos sexos y todas edades) y señoras que sufren relajaciones, abultamiento y descenso del vientre ó de la matriz; curan y hace veinte años que consiguen verse libres de tales afecciones cuantos les ha adornado buena penetración. El ortopédico especialista P. RAMON (honorificado por las Reales Academias de Medicina y Cirugía) ha publicado el libro *Tratamiento de érito seguro, sin intervenciones quirúrgicas*, que les interesa. Contiene relación de cuanto desde tiempo idmemorial se viene empleando, y de cómo hoy, con facilidad suma, puede el paciente mismo curarse radicalmente.—Pídanlo y lo recibirán gratis. CARMEN, 38, 1.°, BARCELONA.

AVISO El citado ortopédico-especialista D. Pedro Ramón, como desde hace años viene haciéndolo, los días 14, 15, 16 y 17 del próximo Mayo se hallará en MADRID.—Recibirá de 10 á 1 y de 5 á 7, en el **HOTEL ORIENTE** (Arenal, 4).

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALLADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham).
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eskmeals y Eynstord.

SERVICIOS

DE LA

COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 17 de Abril saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña el vapor *Alfonso XII*, directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico, con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Abril saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor *Antonio López*, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é isla de Santo Domingo.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Abril saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor *Monserrat*, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga, con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo Carúpano, Coro y Cunamá con trasborno en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas.

El día 1.° de Abril saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor *Isla de Panay* y el 29 el *Alicante* directamente para Génova, Port-Said Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Abril saldrá de Barcelona, 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, el 20 de Málaga y el 22 de Cádiz, el vapor *M. L. Villaverde*, directamente para Casablanca, Tánger, 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 Abril saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor *San Francisco*, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

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

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

Avisos importantes.

Rebaja de los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 % en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas de 14 Abril 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

Servicios Comerciales.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los exportadores.

La tuberculosis pulmonar

SE PUEDE CURA

Tratamiento científico comprobado por el

Doctor Segundo Bellver

presentando los enfermos en la Sociedad de Estudios Clínicos de la Habana.

Primer grado: curación del 90 por 100 en el término de seis á ocho meses.
Segundo grado: curación del 90 por 100 en el término de nueve á doce meses.
Tercer grado: si el enfermo no está muy agotado y conserva en buen estado su tubo digestivo, pueden concebirse esperanzas.
La tos y la fiebre se modifican rápidamente; el sueño se hace reparador; el apetito aumenta y el enfermo se nutre y recobra sns perdidas fuerzas.

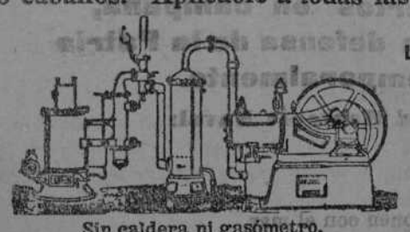
Escribid con detalles de la marcha de la enfermedad al Dr. Segundo Bellver.

Montera, 41.--MADRID.--Consulta gratis.

Nuevo Motor „Benz" á gas pobre

desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

Consumo por caballo-hora: 1 á 3 centimos.



La fuerza motriz más económica.

Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro.

Motores „BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.

Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, Princesa, 63, **Madrid.**

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

Se admite carga á flete corrido para Rotterdan y puertos del Norte de Francia.

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

Mucho más barato

que las liquidaciones y saldos vende la **Gran Fábrica de Camas, SEGOVIA, 20** en sus inmensos almacenenes ATOCHA, 8, 10 y 12 frente á la calle de Carretas

Camas de latón, de hierro y madera, Colchones, Camas-colchón de todos los sistemas y Muebles de todas clases, Construcción de toda clase de Camas y Muebles á capricho del comprador. Expotración á provincias.—Contratas para el Ejército, Hospitales y Colegios.

Atocha, 8, 10 y 12

(frente á la calle de Carretas).

Pastillas BONALD

Cloro-boro-sódicas con cocaína.

De eficacia comprobada por los señores Médicos para combatir las enfermedades de la boca y de la garganta. Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, picor, aftas, ulceraciones, sequedad, granulaciones, afonia producidas por causas periféricas, fetidez del aliento, etcétera. Las pastillas BONALD, premiadas en varias exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron en su clase en España y en el extranjero

ACANTHEA VIRILIS

Poliglicerofosfatada BONALD.—Medicamento Andineurasténico y antidiabético. Tonifica y nutre los sistemas óseo, muscular y nervioso y lleva á la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.

Frasco de Acanthea granulada, 5 pesetas. Frasco del vino de Acanthea, 4 pesetas.

ELIXIR ANTIBACIL BONALD

DE

(Thiocol cinamo-vanádito fosfo-glicérico)

Combate las enfermedades del pecho.

Tuberculosis incipiente, catarros bronco-neumónicos, laringo-faríngeos, infecciones gripales, paúdicas. etc., etc.

Precio del frasco, 5 pesetas.

De venta en todas las farmacias y en la del autor, Núñez de Arce (antes Gorgacra), 17, Madrid. En Barcelona. Gignás, 5.

Puerto Real (Cádiz).

epósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Póo.

Liquidación de todas las existencias

GRANDES REBAJAS

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

10.000 Devocionarios y otros mil artículos.

Preciados, 34 y Carmen, 43.

Tiendas