

Diario de la Marina

Año XXXV I.—Número 11.133

Redacción y Administración,

Madrid, Lunes 31 Octubre de 1904

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

Fuera el inconsciente!

Nada más absurdo que lo que está ocurriendo en el Congreso, donde todavía, sin interrupción, continúa la sesión del sábado que tan amena resultó a causa de los desplantes de los ministeriales fervientes del Sr. Maura, rechazados con tanta dignidad como energía por las oposiciones en masa.

El espectáculo no pudo ser más edificante, sobre todo durante la sesión secreta, que volvió los aceros a su vaina. Pero de todas suertes, se está revelando con harta claridad lo que tantas veces hemos afirmado; que el Sr. Maura es un inconsciente que no se da cuenta de la importancia de las cuestiones que inútilmente suscita desde su alto puesto en la dirección del país, con sus provocaciones incesantes.

La determinación tomada ayer por los ex Ministros liberales de declarar rotas las relaciones con el Gobierno, negándole toda facilidad en adelante para la labor legislativa, es resolución muy grave que responde al extremo de violencia con que el Sr. Maura pretende llevar su imposición valiéndose de la fuerza que le dan los votos de la mayoría.

Desde luego puede ya afirmarse que será muy difícil, si no imposible, puedan salir adelante ninguno de los proyectos de ley presentados por el Gobierno a las Cortes, lo que coloca a aquél en una situación insostenible, que lo forzará a plantear la cuestión de confianza a la Corona y a caer inmediatamente.

La Marina, tan maltratada por el señor Maura, aunque ve con pena cómo se pierde el tiempo desde el Gobierno para el levantamiento del país, que con tanta urgencia lo demanda, no puede menos de experimentar satisfacción, al contemplar deshecho el prestigio parlamentario y político de un hombre que tan falsamente se lo había creado, sacrificando en sus diatribas a una institución que tanto interesa sostener en eficiencia para la defensa de la Patria.

El Sr. Maura está ya juzgado. El calificativo que le aplicó en la sesión del sábado el marqués de la Vega de Armijo, le cuadra admirablemente y circula por todo el país con más rapidez que las cursas y rebuscadas frases con que el señor Maura procura siempre que puede causar efecto.

Para fortuna de España, pronto y a tiempo se ha dado a conocer públicamente este hombre, que ya apareció como funesto, paralizándolo la reconstitución de la defensa marítima del país cuando más se imponía para la defensa de las colonias, y lanzando en germen la semilla de la discordia y el germen de la insurrección, que nuestra debilidad naval contribuyó asimismo a que fructificase en nuestro daño.

¡Váyase del Gobierno cuanto antes ese demoleedor inconsciente!

Centro del Ejército y de la Armada

Escuela de Estudios Militares.

El sábado 29, por la tarde, explicó el Capitán de Ingenieros D. José García Benítez, su lección acerca del tema *Ejemplos notables de Arquitectura e Ingeniería modernas*, tratando de las obras hidráulicas, instalaciones eléctricas del Niágara y sus aplicaciones electro-químicas.

La interesante conferencia del Capitán García Benítez, fué muy aplaudida por el numeroso público que acudió a escucharla.

A las diez de la noche del mismo día, el Comandante de Infantería D. Juan Prats Jimeno, pronunció una conferencia extraordinaria sobre el *Concepto de los pueblos en su espíritu militar*, que fué una brillante exposición histórica de la influencia ejercida en el engrandecimiento de los pueblos, por la soberanía de la fuerza y el culto al heroísmo, demostrando que la pureza de las instituciones militares contiene y remedia la decadencia de las naciones.

El Comandante Prats fué muy merecidamente aplaudido.

POLÍTICA

SEMILLA FATAL

Sucumba el Gobierno, ó sucumban las minorías en ese esfuerzo titánico que están realizando, la resultante es fatal para el primero, porque aun cuando se sostenga en el poder le habrán retirado su confianza al país, la opinión y todas las gentes serían, Eso ya no es gobierno... es una imposición de violencia.

Las minorías cumplen un deber de acendrado patriotismo y aun cuando sean vendidas y arrolladas por la brutalidad del número, su honor, su decoro, su dignidad habrán quedado a salvo.

Cuando este Gobierno desaparezca, sea cuando fuere, el derecho, la libertad y la justicia volverán a brillar.

Mientras este Gobierno esté en pie no hay garantías de ningún género para el ciudadano y hay que resignarse a vivir bajo la presión del atropello y de la violencia. Pero no ha de ser durable semejan-

te situación porque este Gobierno sólo dejará detrás de sí una obra deleznable, que desaparecerá con él.

Esta fiebre insana que se ha apoderado de los actuales gobernantes va a tener el privilegio de usar muchas voluntades que andaban indiferentes y rebacias para la defensa del derecho y de la libertad. Ahora el Gobierno se impone, pero después no reflorescan más los sedimentos reaccionarios.

Habría que ir derechamente al descuaje del despotismo y afirmar el derecho constitucional sobre cimientos más sólidos de los que hasta aquí ha tenido, para que no vuelva a darse el caso de que Gobiernos de soberbia y de ineptitud hagan tabla rasa de la soberanía nacional.

La experiencia es madre de la ciencia; y estos momentos de inexcusable violencia servirán para que la dictadura, una vez extirpada, no vuelva a resurgir a expensas de las libertades revolucionarias.

Es unánime el sentimiento de reprobación que produce la locura del Gobierno; locura inconcebible, que ni aun viéndola se puede creer.

Si con idéntico esfuerzo, el Gobierno se dedicase a proteger al país, desenvolviendo la industria, el comercio y las obras públicas; si aplicase tan insólitas energías al restablecimiento del crédito nacional, a robustecer la Hacienda pública, España sería el primer país del globo; pero consagradas al mantenimiento de una arbitrariedad, dan un resultado tristísimo y deplorable, el que ofrecen los gobiernos despóticos en las naciones que figuran todavía para vergüenza de la civilización y del progreso entre las últimas entregadas a todos los horrores del despotismo y la tiranía.

La indignación es general. Nadie, ni aun sus propios amigos aplauden al Gobierno; y si se le soporta todavía es por el prestigio que tiene en España el principio de autoridad por el arraigo que tiene la legalidad constituida, pero el Gobierno pierde todo derecho con sus violencias y siembra para el porvenir una semilla fatal.

Un libro nuevo.

El distinguido escritor D. Angel Corujo acaba de publicar, elegantemente editada por Fernando Fé, la segunda serie de sus *Cuentos Naturales*.

El nombre del autor y el grato recuerdo que la primera serie ha dejado en cuantos la leyeron nos releva de hacer elogios del tomo que acaba de ver la luz, siendo el mejor que podemos dedicarle que supera, si es posible, en bondad a su predecesor.

PROGRESOS NAUTICOS

BUQUES DE PORTLAND

Los primeros barcos fueron de madera, luego se hicieron de hierro, el acero ocupó después el puesto del hierro, y los grandes acorazados y gigantescos trasatlánticos que a cada momento se construyen, son la última expresión de la arquitectura naval.

Después del acero, no había nada nuevo, pero he aquí que un industrial italiano ha tenido la ocurrencia de reemplazar el acero, el hierro y la madera por el cemento y ha presentado un modelo de buque hecho de portland.

No se crea por lo expuesto que el buque se compone solamente de cemento. Se trata de una mezcla de acero y cemento, que ha permitido, según parece, resolver el problema, señalando el origen de una nueva industria.

Varias pruebas han demostrado la extraordinaria adherencia que une el hierro con el betón de cemento. En los talleres del inventor ha estado durante mucho tiempo a disposición de los curiosos un bloque de cemento, de veinte centímetros de lado, en el cual, en el momento de concentrarse se introdujo una barra de hierro.

Cuando el cemento se consolidó intentó sacarse la barra de hierro a golpe de martillo y no se pudo conseguir; probóse después el esfuerzo de tracción colgando el hierro a un bastidor elevado y amarrando al bloque pesas hasta 600 kilogramos, y al cabo de tres meses el bloque estaba tan unido a la barra como el primer día, sin ceder en lo más mínimo.

El procedimiento para hacer barcos de cemento consiste, en formar el esqueleto, ó sean los cuadernas, quillas, baos, etc., con barras de hierro que tienen menos de un centímetro de diámetro; sobre ese esqueleto se hace firme una tela metálica de medio centímetro de lado de abertura.

Sobre esa tela metálica, tanto interior como exteriormente, se colocan capas de cemento, cuyo espesor determinan las dimensiones del buque; se pulimenta la superficie exterior, como si fuera mármol en tal manera, que la resistencia de rozamiento con el agua queda reducida al mínimo.

Para probar la resistencia del barco de cemento a los choques se le llenó de agua hasta la borda en cantidad de tres toneladas y media, y con un gran mazo de hierro se golpearon los costados por todas partes. El casco no sufrió el menor desperfecto demostrando su elasticidad, produciendo en el agua interior una ligera ondulación.

Por último, para probar la resistencia del cemento a la penetración de los proyectiles, se disparó sobre el casco un revólver de reglamento y se vió que las balas lo atravesaban pero sin destrozarlo, dejando un agujero limpio, sin roturas ni grietas y muy fácil de taponar.—X.

Siniestros marítimos.

El Lloyd Register of British & Foreign Shipping ha publicado las estadísticas de los buques perdidos, naufragados, etc. etc., durante el primer trimestre del año actual.

Por fortuna, España no figura en las referidas estadísticas; en cambio la Gran Bretaña apareció con 33 buques, representando 46.764 toneladas; Holanda 3, con 1035; Dinamarca 4, con 2.317; Francia 9, con 7.625;

Alemania 9, con 11.823; Italia 18, con 12.789; Noruega 16, con 9.415; Rusia 6, con 8.055; Suecia 4, con 1.101; Japón 13, con 31.354; y las Colonias británicas 19, con 4.740.

El total de buques de vapor perdidos, naufragados, etc., etc., ascendió a 68, que representaban 65.376 toneladas netas; y de buques de vela 100, con 49.804.

Se nota en las referidas estadísticas una pérdida de alguna consideración en el tonelaje del Japón, pero nuestros lectores deben tener en cuenta que en aquellas figuras los buques que los japoneses lanzaron en la trada de Port-Arthur con objeto de embotellar a la Escuadra rusa, y que fueron los siguientes:

Bushu Maru, de 1.249 toneladas brutas; *Buyo Maru*, de 1.163; *Chiyu Maru*, de 2.708; *Tsukui Maru*, de 2.944; *Hokoku Maru*, de 2.766; *Finsen Maru*, de 2.332; *Maçonoura Maru*, de 1.085; *Tenshin Maru*, de 2.943, y *Yakiko Maru*, de 8.553.

Los nueve fueron vapores, cinco con casco de acero y los otros cuatro restantes de hierro.

RECUERDOS

El día de difuntos

Los cementerios están alumbrados a giorno. La luz eléctrica no ha penetrado todavía en esas mansiones, donde todo «respira» tranquilidad y sosiego. Los cirios, las candelillas, las «mariposas», toda la serie, bastante larga y numerosa de iluminaciones rutinarias se ha refugiado allí.

La fiesta de los muertos, como todas las fiestas, necesitan luz. Una vez al año, los muertos «abren sus salones» y reciben el homenaje de los vivos, que acuden, no siempre tristes y llorosos, a estas reuniones «de confianza».

Durante el resto del año, allí como se ve, un alma oscura como boca de lobo, los campaneros no tienen más iluminación que la cual «fuego fúnebre» que algunos «idem» demasiado supersticiosos toman como «el espíritu» de los muertos.

En realidad los muertos no necesitan luz. Únicamente, en el día solemne en que se celebra la fiesta de los difuntos es cuando hay que alumbrar aquellos sitios, para que los visitantes no tropiecen y puedan orientarse bien en aquel intrincado dédalo de sarcófagos, lápidas y monumentos de piedra.

En estos días, los caminos que conducen a los camposantos parecen hormigueros. Las gentes que van «a ver» sus difuntos van y vienen, a pie, en coche, ó como Dios les da a entender, lleno el corazón de pena y el bolsillo de «torraos» y cacahuets.

La pena y el apetito no son incompatibles; al contrario; hay personas muy sensibles que cuantas más lágrimas vierten más de prisa engullen, y en estos días, casi puede conocerse la aflicción y el desconsuelo por el número de buñuelos de viento que se consumen.

No me explico por qué llaman a los de estos días buñuelos «de viento» y a los ordinarios no; pues justamente, los de cada día son los que están huecos, como la cubierta de ciertos estadios; y en cambio los de ahora (hablo de buñuelos, no de estadios) están rellenos de crema.

¿Qué conexión hay entre los difuntos y los buñuelos de viento? Lo ignoro, pero alguna debe haber cuando los reposteros, en cuanto se aproxima la Conmemoración de los fieles difuntos, encienden el horno y preparan la masa.

En realidad, el buñuelo de viento resulta empalagoso. Demasiado dulce concluye por producir empuje, pero en cambio tiene la ventaja, según los inteligentes, de que «pide» remojarse en el gaznate. Tomar una bandeja de buñuelos de viento, «en seco» es casi una profanación.

Quizás por eso, al pie de las sepulturas, junto a los nichos, y para sacar fuerzas de flaqueza, no pocos visitantes, para «despachar» mejor sus buñuelos empuñan el codo y se humedecen las fauces con el rico peñascor.

Después de todo, eso es menos censurable que irse de juerga, en días tan tristes como éstos, a la fuente de la teja, a los viveros ó al canal; y como finalmente, esta vida hay que pasarla a tragos, no les queda más recurso a quienes para honrar a sus muertos, necesitan ir a los cementerios, que empuñar el codo.

En las pequeñas poblaciones, las gentes sencillas echan en una cazuela un par de panillas de aceite y encienden tantas candelillas como difuntos tienen en la familia, y se pasan el día solemne, contemplando con ojos llenos de tristeza, esas lámparas simbólicas.

En medio de todo, la costumbre de honrar la memoria de los muertos no puede ser más piadosa. Revela buenos sentimientos y hace olvidar por algunos horas las luchas de la existencia.

Las viudas inconsolables, los herederos forzados, los que quizás deben su felicidad a la muerte de sus parientes, son los más obligados a conmemorar la fiesta de los difuntos; y no hacen nada demás llevándolos una corona de simprevivias ó derritiendo en honor de sus difuntos, algunos kilogramos de cera virgen.

¿Qué sería de muchos vivos si no vieran que honrar sus muertos! Pero en definitiva qué menos se ha de hacer en pró de los difuntos que acordarse de ellos una vez al año? ¿Qué se diría si en día tan solemne como el de difuntos, dejase sus parientes y amigos, su memoria en el más completo olvido? ¡Sería el colmo!

Abel Imart.

Escuela naval de Comercio.

Parece que el proyecto de crear un buque escuela comercial, destinado a visitar los principales puertos del mundo tiene muchas probabilidades de realizarse.

Dicho buque habrá de llevar 200 alumnos, y los iniciadores piden una subvención oficial de 40 plazas a razón de 3.200 pesetas cada una, creyéndose que el Gobierno propondrá la concesión del oportuno crédito para esta atención.

La Escuela naval de Comercio no tiene por objeto hacer sabios ni artistas, ni especialistas en los diversos ramos que abarca la ciencia, sino aprender bien, teoría y prácticamente cuantos principios rigen la economía social é industrial.

El buque escuela, estará en comunicación con las principales escuelas comercia-

les de España y del extranjero, y éste será el mejor medio de efectuar las prácticas mercantiles.

El primer viaje se dedicará a visitar las costas de España por Rosas y concluyendo en Pasajes. Antes de llegar el buque a Palamós ó a San Felu de Guixols se explicará a los alumnos lo que es la producción del corcho y las industrias que de él se derivan.

Una vez en puerto verán los alcornocales y visitarán algunas fábricas de tapones en las que podrán estudiar como se elabora el corcho. Al llegar a Barcelona habrán ya recibido explicaciones de lo que son las industrias de la seda, la lana y el algodón.

Allí visitarán las principales fábricas que trabajan estos productos y es de esperar que los mismos fabricantes se presten a darles en ellas sencillas conferencias explicativas de sus industrias respectivas.

Después en Tarragona y Andalucía estudiarán las industrias agrícolas; las explotaciones salineras en Torrovelja y Cádiz; los establecimientos siderúrgicos en Bilbao; las industrias de la pesca en Asturias y Galicia; la del calzado en Menorca, etc., y en cada uno de los puertos que visiten verán el material existente para las operaciones de carga y descarga, estudiando el costo de estas faenas, los medios de transportes haciendo cargo de las industrias, de la producción y del consumo de cada región.

En el segundo viaje visitarán la América del Sur; la del Norte, en el tercero, el Oriente y el Asia en el cuarto, y en el último los países del Norte de Europa; y antes de desembarcar en las principales ciudades del itinerario, los alumnos recibirán conferencias históricas acerca del país respectivo, con una reseña de sus monumentos históricos y artísticos que visitarán después.

El buque podrá alojar 200 alumnos y podrá navegar a vapor y a vela; su aparejo será de corbeta; con máquina de triple expansión, nueve millas de andar y casco de acero, con dimensiones de 72 metros de eslora, 125 de manga y 69 de puntal, con un desplazamiento de 2.500 toneladas.

Dichos 200 alumnos podrán ser de familias acomodadas, hijos de banqueros, comerciantes, industriales, etc., y otros más modestos pensionados por el Estado, por los Ayuntamientos, Diputaciones provinciales, entidades económicas, Bancos, Sociedades mineras, industriales y ferroviarias y grandes empresas mercantiles y de transportes.

Los Sres. Zulueta y Puigdollers que están gestionando la realización de tan hermoso proyecto, están muy bien impresionados y todo hace creer que la Escuela naval de comercio, será un hecho no tardar mucho.

ASAMBLEA NACIONAL DE PESCA

En la segunda sesión celebrada por esta Asamblea, fueron aprobadas las siguientes conclusiones:

«La medición de las distancias expresas en los acuerdos de la sesión anterior, se verificará a partir de las líneas que unan en «bajas mareas» escoradas aquellos puntos «más salientes» de las costas, distantes entre sí menos de 12 millas.

«Que se amplíe para los efectos de la «pesca la extensión de las zonas marítimas, terrestres y de salvamentos, en forma que durante las pleamareas no se entorpezca su tránsito y tráfico marítimo con instalaciones ajenas a las industrias de mar, sino que por el contrario sean fáciles en ellas las labores de pesca como el varado y composición de embarcaciones, secado y conservación de redes, venta de pesca, etc., etc., y que en los puertos artificiales se destine una parte especialmente a muelle y varadero en embarcaciones pesqueras.

«Que debe prohibirse é impedirse con medios eficaces la pesca con dinamita ó otros explosivos y sustancias venenosas, imponiendo a los autores de la pesca ó a vendedores de su producto sanción penal del acto, estimando éste como delito y no como falta, y que debe establecerse con ese objeto vigilancia eficaz de la pesca é inspección competente de la venta de sus productos en los mercados.

«Que también debe prohibirse é impedirse penadamente con multa, embargo ó prisión, según las condiciones en que se verifique la pesca con embudo ó batuda, ó sea golpeando las aguas u obligando a emallar a los peces con otros medios artificiales que las agiten con violencia.

«Que debe prohibirse con mayor rigor que lo está actualmente el envenenamiento de las aguas marinas con desechos de otras minerales procedentes de explotaciones industriales, así como también que se vierta y depositen los productos de los dragados de los puertos en lugares evidentemente perjudiciales para la explotación de la pesca.

«Que no debe permitirse la pesca con artes de rodeo y arrastre dentro de los puertos artificiales.

«Que en los puertos naturales y en las rías cerradas no debe permitirse la pesca con artes de arrastre.»

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

COXXXIX

También tomó una parte activa nuestra Marina de guerra en la Expedición de Cochinchina, que en unión de las fuerzas francesas efectuaron las tropas del ejército de Filipinas, a las órdenes del Coronel Palanca.

La goleta *Constancia* y otros buques del

Archipiélago, no solamente suministraron a las fuerzas españolas provisiones, armamento, refuerzos y cuanto necesitaron, sino que algunos de sus buques tomaron parte más activa en los hechos de armas que allí tuvieron lugar, como lo prueba el siguiente parte oficial que integro traslamos aquí.

Goleta de hélice Circa.—Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. el resultado de las operaciones llevadas a cabo los días 24 y 25 del actual (Febrero de 1863), por las fuerzas puestas a mis órdenes.

A las nueve de la mañana del 24 empezé a oírse desde abordo un fuerte cañoneo por la parte de Go-cong que me hizo conocer que se había comenzado el ataque sobre aquella plaza, y aunque en la noche anterior no se habían visto las señales de cohetes con que estaba convenido dar aviso para el ataque simultáneo que debía verificarse, dispuse sin embargo desembarcar inmediatamente para no quedarme rezagado en el ataque de los fuertes de Lan-Lop, destrucción de las estacadas que impedían el paso del arroyo y demás operaciones que de antemano me estaban confiadas.

En las embarcaciones del buque y en las dos lanchas francesas que, a las órdenes del alférez Mr. Duvoit, concurrían con nosotros, se embarcaron sesenta hombres de tropa y marinería de la dotación de este buque al mando del Alférez de navío D. Carlos Guzmán y del segundo Piloto graduado de Alférez de fragata D. Vicente Cigarraga, veinte hombres del regimiento del Rey, núm. 1, mandados por el Capitán graduado D. Antonio Peñalva, el Contador del buque, que pidió asistir a las operaciones, el maestro de viveres, que se presentó también voluntario, y el primer ayudante de máquina con el carpintero y calafates que, provistos de herramientas, fueron en las lanchas francesas con objeto de destruir las estacadas colocadas en el río bajo los tiros del fuerte.

Dispuse que se embarcaran también viveres para dos días, aguadas, los repuestos de municiones y ambulancia, yendo ésta a cargo del médico francés Mr. Michel, provisionalmente embarcado en la goleta por enfermedad del propietario, acompañado del práctico de a bordo.

Listo todo a las diez de la mañana, nos dirigimos para dentro del arroyo de Lan-Lop; siendo mi plan, trazado según el escrupuloso reconocimiento practicado anteriormente con la mayor inteligencia por el Alférez de navío Guzmán y el Teniente de Infantería Peñalva, de desembarcar en la orilla derecha del arroyo y repararlo, doblado el fuerte, para atacar éste por la espalda, pues el ataque de frente, que sólo podía hacerse con una lancha, nos hubiera ocasionado considerables pérdidas con poco fruto, atendido a que toda la artillería estaba dirigida precisamente sobre las estacadas y que sus parapetos bien contruidos y revestidos de una doble palizada los ponían al abrigo de nuestro fuego.

Di, pues, la orden al alférez de navío Mr. Duvoit, para que con sus lanchas se mantuviese oculto detrás del brusco recodo que en aquel paraje forma el arroyo, hasta tanto que oyese nuestro fuego, en cuyo caso avanzaría a destruir las estacadas que impedían acercarse al fuerte, y con los cien hombres de desembarco emprendió la marcha por un bosque pantanoso donde la gente se enterraba hasta media pierna, teniendo que transportar los marineros, además de sus armas, las provisiones, cañones, y además una pequeña barca que el señor Almirante me había facilitado para atravesar el arroyo, viéndome al fin precisado a dejarla, porque los hombres se cansaban inútilmente, sin conseguir más que entorpecer la marcha de la columna, que empezaba también a ser molestada por el enemigo con algunos disparos de fusil y pedreros, hechos desde el bosque inmediato.

Al cabo de media hora de marcha por el pantano, salimos por fin a mejor terreno, disponiendo en seguida la formación de dos columnas, mandada la de vanguardia por el alférez de navío Guzmán, y la de retaguardia por el segundo piloto graduado de alférez de fragata D. Vicente Cigarraga, de la cual formaron parte 20 fusileros franceses con el aspirante voluntario Mr. La Herald.

El Teniente Peñalva me acompañaba como jefe de E. M. auxiliándome mucho con sus buenos conocimientos militares, de que ya carezco, y mostrando en todas partes un celo, inteligencia y bravura superiores a todo elogio.

En la orilla derecha del arroyo nos esperaban algunos grupos anamitas, a vista de los cuales, los soldados del Regimiento del Rey y marineros que formaban la descubierta se desplegaron en guerrilla, rompiendo el fuego sobre el enemigo que inmediatamente repuso el arroyo, reuniéndose al otro lado en número considerable para impedirnos el paso; así es que en el momento que la vanguardia llegó a la orilla, fué recibida por un fuego bastante nutrido de fusil y pedrero, que los anamitas hacían al abrigo de las casas de la orilla opuesta.

No había medio de establecer por el momento una balsa para pasar, el puente estaba cortado y solamente pudo encontrarse una percha, por medio de la cual y a la voz de jaleante! se lanzaron inmediatamente marineros y soldados guiados por el Alférez de navío Guzmán, que tanto en esta ocasión como en las que se han ofrecido, ha dado las mayores pruebas de inteligencia é arrojío.

Mientras que la 2.ª columna atravesaba el arroyo dispuse que la 1.ª se desplegara en guerrilla para avanzar sobre los anamitas que sostenían el fuego en retirada, pero al cabo de media hora se pronunciaron en huida con bastantes bajas,

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico. El día 18 de Octubre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander...

Línea de New-York, Cuba y Méjico. El día 26 de Octubre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga...

Línea de Venezuela-Colombia. El día 11 de Octubre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga...

Línea de Filipinas. El día 8 de Octubre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias...

Línea de Buenos Aires. El día 3 de Octubre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia...

Línea de Canarias. El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante...

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

PEDRO DOMECA

Gosochero y almacenista y exportador de vinos. JEREZ DE LA FRONTERA CASA FUNDADA EN 1730. Autorizada para el uso de las Armas Reales...

Influencia del poder naval en la Historia.

Por A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

y D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.

Precio: 12.50 PESETAS

Pastillas BONALD

Core-boro-sódicas con cacaoína. De eficacia comprobada por los señores Médicos para combatir las enfermedades de la boca y de la garganta...

A CANTHEA VIRILIS. Poliglicerofosfatada BONAL—Medicamento Antineurasténico y anti-diabético.

ELIXIR ANTIBACILAR BONALD DE (Thioel cinamo-variado fosfo-glicérico)

Combate la enfermedad del pecho. Tuberculosis incipiente, catarros bronco-neumónicos, laringo-faríngeos, infección es gripales, palúdicas, etc., etc.

Precio del frasco, 5 pesetas.

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

LA MUJER EN SU CASA

Revista mensual de LABORES. 32 páginas de texto con numerosos grabados de labores, moda, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, encajes, etc.

Ediciones de lujo con labores dibujadas y empezadas, con todo el material necesario para terminadas.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN. 1ª edición.—12 números (sin labores): Un año, 7 pesetas.

2ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 14 pesetas.

3ª edición.—12 números (con 8 labores): Un año, 21 pesetas.

4ª edición.—12 números (con 10 labores): Un año, 28 pesetas.

BOLETIN DE SUSCRIPCIÓN. Srta. Dolores Rodríguez. Calle de Santa Ana, 14, Madrid.

Según el punto de suscripción por un año a La Mujer en su Casa, edición, cuyo importe de... gremio los remitiré adjunto.

ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas. Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho. Máquina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas. Tranvías aéreos. Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos. Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS. PRESUPUESTOS GRATIS

EL DIARIO ESPAÑOL. Independiente, político y literario. Imprenta de Fomento Naval. Vencas, núm. 5 MADRID. OJO. En los talleres de este acreditado establecimiento, se ejecuta toda clase de trabajos tipográficos...

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.

Una dosis, 0.25.—Caja con diez dosis, 2 ptas.—Farmacias. Dirección general: Marqués de Urquijo, 23. Madrid.

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 93, 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.

SUBDIRECCIÓN GENERAL: PENINSULA Y BALEARES. Calle del Arsenal, número 25, principal, Madrid.

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS RIO DE LA PLATA

Salidas quincenales de Vigo. Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARÍN ENRIQUE MULDER VIGO

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 COMPAÑIA TRASATLANTICA

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.ª.—SANTANEFR, señores hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJÓN, D. Manuel Rubio.—AVILES, D. Luis Urquiano.—CADIZ, D. Daniel Mac Pherson.—VALENCIA, D. Rafael Terol.

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

Sociedad Hullera Española Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

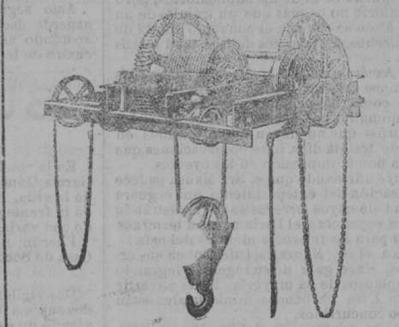
VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W. REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÓN, 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, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPANIA

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 Krupp y Grayford.



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.

Pídanse detalles y catálogos.

Verdadera agua de Seltz, 15 céntimos sifón gigante á domicilio. Preciados, 56, fábrica.

Nuevo Motor "Benz" á gas pobre

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

La fuerza motriz más económica. Referencias de primer orden.

Sin caldera ni gasómetro. Motores "BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol. Motores eléctricos y dinamos.

RICHARD GANS, S. A., Madrid.

Consumo por caballo-hora: 1.3 céntimos.

Depositos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Poo.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIRON Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURGOS.

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

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

Compañía de Cementos Gaditanos, S. A.

ANTES MARCA LAVALLE

FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND

Puerto Real (Cádiz)

Depositos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Poo.

Los Cementos producidos por esta Compañía se emplean con los resultados más satisfactorios, según certificados que obran en nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obras respectivos para la Compañía Trasatlántica; Constructor Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadalquivir; Sociedad Siderúrgica Andaluza; Compañía de Construcciones y del Fer-Botón; Asilo de San Ignacio de Loyola (en construcción); Colegio de las Escuelas del Sagrado Corazón de Jesús (en construcción); Obra de la Muralla; Compañía de Electricidad de Cádiz (Córdoba); La Electricidad del Guadalquivir (Andújar); Fabrica de Fluido Eléctrico La Concepción (Linares); Minas: La Cruz, El Monje y La Luz; Sociedad de Saneamiento (Sevilla); Obras de los Puertos de Cádiz, Albarito, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; La Consueña (Cádiz) y otros.