

# Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 10.887

Redacción y Administración,

Madrid, Miércoles 10 de Enero de 1904.

Cena de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

## Exquisito Cognac Garnier

### LOS TÉRMINOS DEL PROBLEMA

Refiriéndose al proyecto de defensa naval que se está elaborando en el Ministerio de Marina con arreglo a las instrucciones del Sr. Maura, nuestro estimado colega *El Nacional*, que se viene ocupando con mucho acierto e interés acerca del levantamiento de la Marina de guerra, dice lo que a continuación copiamos:

Se construirán cinco acorazados, un par de cruceros y algunas otras naves de menor cuantía. ¿Cómo? Pues encargando todo eso, a un sindicato nacional, que a su vez traspasará su cometido a los astilleros extranjeros.

No se puede discurrir nada más disparatado, y si ello se intenta llevar a la práctica, más vale renunciar redondamente a todo sacrificio para intentar la regeneración naval de España.

Para la construcción de una flota poderosa, para un esfuerzo supremo, cabría pensar en la conveniencia de instaurar en España la industria naval, trayendo aquí y domiciliando todos aquellos elementos indispensables a tamaña empresa. Así resultando infinitamente más caro, siempre de lo que el provecho de ocupar los brazos españoles, remedando el problema de la clase obrera.

¿Pero qué sindicato nacional podrá montar una máquina industrial como la que se necesita para fabricar acorazados, tasando en cinco, o acaso menos, toda la demanda?

Es una insensatez, sino es una broma del Sr. Maura, con la cual quiere saldar sus compromisos.

Si prosigue de buena fe el propósito nacional de iniciar, ya que no de realizar la resurrección naval de España, es preciso comprar esos barcos, muchos o pocos, donde los hagan mejor y más baratos. Solicite proposiciones, discorra los mejores procedimientos para elegirlos y sobre todo aplique aquellas medidas encaminadas a impedir que el sacrificio sea inútil.

Desoñemos nosotros en absoluto el programa de nuevas construcciones, que ha de ser la base del proyecto de reorganización naval que el actual Gobierno se dispone a llevar a las Cortes, aunque tenemos motivos para creer que se diferenciará grandemente de las exageraciones que contenía el del Sr. Sánchez de Toca, tanto en el número de barcos, como en sus exigencias económicas y en su forma de realizarlo.

De ser un hecho lo que asegura *El Nacional*, no hemos de ocultar que la opinión de la Marina está muy concretada, pues se reduce a tener cuanto antes y lo más perfeccionados posible los elementos de combate que se hayan de adquirir; pues lo urgente y lo importante es armarse por el mar, disponiendo de una Escuadra más o menos modesta, pero constituida por buques modernos de segura eficacia.

En este orden de ideas debe presidir la de formar el primer núcleo de la Escuadra, adquiriendo los grandes y más difíciles tipos de buques donde mejor y más pronto se proporcionen, en libre concurso que ofrezca toda clase de garantías y en forma idéntica a como se verificó por el General Antequera la adquisición del *Pelayo*, único buque de combate que ha tenido España y que aún hoy, a pesar de los años transcurridos y de la transformación que ha sufrido durante ellos el material de las Marinas modernas conserva aún su valor como guardacostas.

Sin que esto quiera decir que se abandone la idea de protección a la industria marítima nacional, que tampoco se puede anteponer a la de los Arsenales, que es preciso mantener en actividad y pericia por medio de obras que aseguren en ellos un trabajo constante.

Es asunto este que debe meditarse mucho y considerar que la industria de construcciones marítimas en España está en mantillas, pues apenas es capaz de producir las fáciles construcciones de los buques mercantes de reducido tonelaje, hasta el punto de que la Asamblea de la Asociación de navieros celebrada hace poco más de un mes en esta Corte, en sus conclusiones protestó contra los crecidos derechos de abanderamiento de buques que hoy rigen para proteger a esa industria, que no ha logrado, a pesar de ellos ni de las primas protectoras desarrollarse, por lo que la Marina mercante española no la puede utilizar sin grandes quebrantos en la competencia con la de las demás banderas. Y si esto sucede respecto a las sencillas construcciones de buques del comercio, es prudente en el actual momento encomendarle la de los grandes acorazados y cruceros?

Ninguna nación ha comenzado su labor de creación de poder naval ni aún las más industriales, como Alemania, entregando la construcción de sus primeros grandes buques a la industria propia, a pesar de la idea preconcebida de fortalecerla, como necesidad primordial de toda nación marítima, sino que sucesivamente se han ido encomendando por el Estado y por el comercio construcciones de modo gradual, principiando por las menos complicadas hasta llegar a producir con gran perfección las más difíciles, en cuyo caso ha sido, cuando se

ha estimado que se estaba libre de pagar un oneroso tributo a la industria extranjera y en condiciones de surtir a la Marina nacional, del material de guerra en el propio territorio.

Y en tal concepto, no sólo sería preciso alentar la industria estricta de la construcción naval, sino la de máquinas, la de blindajes y cañones y todas las metalúrgicas en general, pues de otro modo nada se habría logrado.

El problema de la creación del poder naval tiene, por tanto, en España a nuestro juicio, dos aspectos en este momento que se trata de iniciar su solución. Primero: El de la constitución apremiante de un núcleo eficaz de Escuadra, sin el cual no existe defensa marítima. Segundo: Desarrollar después la industria naval en nuestro territorio, a fin de evitarlos vorter un raudal de oro en el extranjero, para el sostenimiento del poder marítimo en lo sucesivo.

En esa gradación entendemos que es como se deben resolver los dos aspectos de este problema, sin invertir los términos, cual según *El Nacional*, pretende hacer el Gobierno, exponiéndonos a un fracaso que sería tal vez el de la Nación, que no puede existir sin Marina.

### POLÍTICA

## Tensión peligrosa.

Las impresiones políticas continúan siendo pesimistas, ofreciendo a la consideración de las gentes sensatas un espectáculo deplorable, y andando a la greña los gobernantes con todo bicho viviente.

La tensión pública es cada vez mayor, y esto acabará mal si se prolonga mucho tiempo, porque al cubrirse el Gobierno con el manto de la arbitrariedad, deja indefensos altos intereses, que no pueden estar a merced de las iras populares.

Personajes influyentes de la situación reconocen que así no se puede seguir, y se dice que el presidente de las Cortes es el primero y principal factor que entra en juego para conseguir una salida, si no aérea, porque es imposible, al menos relativamente gallarda al *imbroglio* imperante.

El Gobierno actual se marcha y será sustituido por elementos conservadores de prestigio y arraigo, cuya principal misión será la de restablecer ante todo el sosiego público y garantizar el ejercicio de las libertades constitucionales, detenidas por los presentes gobernantes.

La política del «descuaje» está pues, dando las boqueadas; y según parece, muy pronto volverán a correr las aguas por el cauce tranquilo de la paz, el orden y el sosiego públicos.

Como ensayo, basta ya es hora de que se vaya aprendiendo lo que son y para lo que sirven ciertos efectos retóricos, nocivos para la salud del cuerpo del Estado y para el alma nacional.

¡Lástima de tiempo el que se ha pasado en jalar *intelectuales* de semejante estofa, que han conseguido hacer bueno al gran Tadeo Calomarde, cuyos procedimientos en los comienzos del anterior siglo eran menos arbitrarios que los que practican ahora estos perturbadores del régimen constitucional.

El problema político es grave por la situación creada, por el criterio exclusivista, absorbente y demoleedor de los hombres que ocupan el poder, a quienes es preferible tachar de incapaces y de imprevistos a repatar como malvados, porque después de todo, acaso en su inexperiencia, son los primeros sorprendidos del inmenso daño que causan con sus procedimientos autoritarios.

Las apariencias engañan. Había creído el país, y habíamos creído todos que la dialéctica parlamentaria encubría altos y rectos propósitos, nobles y hermosos ideales y ahora resulta que los maestros de oratoria, como los charlatanes de plaza, sólo con breves y pócimas indefinibles salen del atasco.

Si los rumores que circulan son exactos, no tardará mucho en cambiar la faz de la política y será posible volver a la normalidad, extirpando de raíz este fornicado de pretensiones lausitadas que le ha salido al régimen, con la formación de este gobierno de capacidades apollilladas.

Venga cuanto antes otra situación gobernante, sea la que quiera, y vuelvan estos señores de la revolución desde arriba y del descuaje, a las obscuridades de su hogar del que jamás debió sacárseles para bien suyo y tranquilidad y sosiego del país.

### MARINA MERCANTE

## El cableero alemán "Stephan"

El primer buque cableero construido en Alemania es el *Stephan*, construido en Stettin, de 12939 metros de estora en el puente y 11605 entre perpendiculars; 14'63 de manga y 9'39 de puntal; con cerca de 4.600 toneladas de registro y 9.850 de desplazamiento, con 740 metros de cable normal.

Este magnífico cableero, cuyo casco es de acero Siemens-Martin, está dividido en nueve compartimientos estancos, con ocho cubiques que abren hasta el *spundeck*, y éste y la cubierta principal van de proa a popa, con un entrepuente parcial y una pasarela de 37 metros de largo, en que van colocados los bojes salvavidas.

El exponente de carga es de 6.650 toneladas; lleva dos palos de carga, de acero, sosteniendo otros diez, también de carga, y en los cuatro depósitos circulares que lleva en el puente se pueden almacenar 5.600 toneladas de cable. El mayor de dichos depósitos tiene 13'20 metros de diámetro y el menor 11.

El *Stephan* está alumbrado eléctricamente y la corriente está suministrada por dos dinamos de vapor. El personal a bordo consta de un Comandante, 22 Oficiales, incluidos los Ingenieros electricistas y maquinistas; 23 Oficiales de mar, 21 fogoneros, 23 marineros, 12 operarios, un jefe de cocina, otro de despensa, dos cocineros,

un panadero, un pinche y seis despenseros; en total 116 personas.

Dicho buque ha sido construido en los astilleros «Vulcano», para la Compañía «Norddeutschen-Seekabelwerke-Aktiengesellschaft» de Nordenham.—X.

## Sobreexcitación pública.

La sobreexcitación pública crece por instantes, y esta vez no cabe decir que sea producida por elementos de fuera ni de carácter revolucionario.

Nada la intranquilidad pública de la procaacidad ministerial que quiere llevarlo todo a sangre y fuego, sin comprender que todo cuanto intenta y hace en ese sentido es contraproducente.

A tal extremo ha llegado el descrédito público de la política imperante que habían de hacer santos como expresa el refrán, los actuales consejeros responsables y al país habían de parecerles demonios.

La incompatibilidad de los gobernantes y la opinión es ya absoluta, insoluble, manifiesta; la opinión no tiene porque ceder ni rendirse a las plantas de estos hombres tan olvidados de lo que se debe al respeto del país, de la monarquía y de la libertad, como de su propia significación y responsabilidad.

Prolongar el actual estado de sobreexcitación pública es nocivo para todos, incluso para el mismo Gobierno, que tiene también derecho al descanso y debe estar ya fatigado con esa labor impropia de sacar todas las cosas de quicio, poner en pugna todos los intereses, soliviantar todos los ánimos y descuarjar, en suma, todas las cuestiones de carácter político y social.

Por el camino emprendido solamente se puede ir a la anarquía, al desorden, a la dislocación completa de todos los organismos y fundamentos sociales. Y no es proflito que la obcecación del Poder sea tan grande, que al ver las protestas generales que sus procedimientos levantan por doquier, insistan en mantenerlos.

El país en masa protesta contra estos gobernantes que pisotean las leyes, demigran la augusta función del mando, arrastran por el suelo el principio de autoridad, y se hacen dignos émulos de los perturbadores profesionales, que fuera de la órbita de la legalidad se consagran con todas sus fuerzas a la demoleadora obra de la disolución universal.

Acaben de una vez estas agitaciones, vayanse estas descuarjadores con la música a otra parte y venga un gobierno, sea el que fuere, que sirva de salvaguardia y garantía a las gentes honradas.

### INNOVACIONES

## DANZAS NUEVAS

Los grandes diarios traen la noticia de que el famoso «cake-walk» de importación norteamericana, y más negro que la paz, no obstante lo cual hacía furor en los más elegantes salones... empieza a declinar.

Como los gabanos rosos, los sombreros veraniegos de paja «panamá», los enellos de pajari-

lla y el calzado de color, el «cake-walk» en cuanto ha entrado en el dominio público, y conste que no aludo a las obras de los más ilustres y ya difuntos genios, se ha hecho cursi.

Si, señores y millores; el «cake-walk» es ya un baile cursi; porque lo bailan hasta las cocineras y los lacayos. Ha caído en los linderos de lo vulgar y las gentes de buen tono se abstienen de ejercitarlo... pero siguen bailando.

Los «pieles rojas» según las últimas noticias se han dignado acudir en ayuda de la alta aristocracia proporcionándola un baile nuevo tan estúpido o más que el «cake-walk» con el que pueden seguir danzando *impugnamente* como diría un orador de agallas.

El nuevo baile tiene un nombre tan estrambótico como el anterior y mucho más en armonía con los salvajes que lo exportan.

Se llama el «Kickapoo», que no tardará en figurar en todos los *carneles* blancos, rojos y azules de nuestras más linajadas danzantes.

Los movimientos y cadencias de «Kickapoo», que es el baile nacional de las pieles rojas, son, por lo que dicen los indicadores pródicos, verdaderamente «desaccharantes» y colocan a los bailarines en actitudes tan académicas, que a primera vista el profano ignora si aquello es una danza del viento o del hemisferio opuesto.

A estas horas, las «miss» más distinguidas y encepidadas de la raza yanqui aprenden entusiasmadas el «Kickapoo» y dan hipotéticamente con el pie al «Cake-walk», por donde resulta que en materia de contorsiones selváticas aristocráticas las expresadas «damiselas» salen de Málaga para entrar en Malagón, como diría un filósofo de guardiarropía.

Cuando los bailarines del «Kickapoo» están bailando, parece, según el cronista de donde proceden estas referencias, que van montados en bicicleta, inclinando el cuerpo hacia adelante y colocando los brazos en posición vertical, hasta echar los bofos o los hígados y sudando el quillo.

He ahí un baile que debiera hacerse obligatorio y reglamentario entre nuestros más acreditados músicos y danzantes, esos que echan los pies por alto en los salones políticos y parlamentarios, porque de ese modo, en vez de pescar truchas a brazas ejujtas, ó sea colarse de rondón en el florido campo de la nómina, sin dificultades, trabajos ni esfuerzo de ningún género, sabrían lo que es canchales.

En materia de baile, ya no trate de género *fluo*, como el «Kickapoo», ya del más basto y grosero, como el «garrano», más íntimo é ínfimo del barrio de la Peñínsula, nada tienen que ehorarse en cara las pieles flas y satinadas de la más rancia aristocracia a los «pieles rojas» de Norteamérica; y como el objeto es sacar la figura de quicio, dicho se está que cuanto más ridícula y estrafalaria resulte, mejor.

Con «Cake-Walk» y con «Kickapoo» lo mismo que con zarabandas y pavanos, rigodones, minuetes y rondos, más ó menos finales, la gente dorada va acercándose más y más a la depravación del arte de Tersipseus, y como esto siga por los dorroteros señalados en la alta órbita de los salones, no tardaremos en ver a los indígenas de los países salvajes poner clase de baile en los mejores y más acreditados centros de cultura, porque ahora, los elementos directivos como se indica en el tango de actualidad del engraje, fundan todo su empeño y guardan ca ira... «siempre pa atrás» y auto reclutan que basta van a dar ao de hocicos, sino a la *inversa*, en las propias selvas vírgenes de Yankilandia.

Abel Smart.

## En las Cámaras francesas.

Paris 12.

Se ha abierto la legislatura. En la Cámara de Diputados gran afluencia.

El Sr. Marqués de Pilares: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S. para recibir.

El Sr. Marqués de Pilares: Aunque no sea más que para tranquilizar el espíritu alterado del Sr. Coblián, voy a decir algunas palabras.

Me parece, por el tono con que me ha contestado, que han podido recalcarme algunas de mis palabras, acaso lo de las monteras de Sancho, pasaje del *Quijote* que yo he citado para demostrar que, en efecto, con el número de toneladas de carbón que se quiera, pueden navegar los barcos el número de horas que S. S. determina, y yo decía que por el procedimiento de las monteras, según las toneladas de carbón que S. S. ponga en el presupuesto así resultará que los barcos pueden navegar los días que S. S. se proponga que *savaguen*. Creo que mi observación y mi ejemplo no eran para que S. S. tomara ese tono de doctor y se diera por lastimado. Pero después de las palabras de S. S., veo que no soy yo sólo el que está equivocado, si no que también lo está el Sr. Sánchez de Toca, y, por último, que hasta el Estado Mayor no ha acertado en nada, de lo que se refiere a cálculos de carbón y navegación; de manera que yo, desposeo de que S. S. se tranquilice y de que se entienda, cuando haya ocasión, con el Gobierno, con la Comisión, con el Sr. Sánchez de Toca, que se ha equivocado en todo, y con el Estado Mayor, que le ha aconsejado tan mal y le ha inducido a tantos errores, que he en que ese presupuesto no pueda ser examinado bajo ningún título con deseo de benevolencia, me siento para dar gusto al Sr. Presidente, deseando que el Sr. Coblián se tranquilice y no me guarde rencor, sino que me guarde el afecto que yo siempre le he profesado.

El Sr. Coblián: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Coblián: Al hacer el cálculo, Sr. Marqués de Pilares, he partido del hecho indiscutible de que, según la organización que el Sr. Sánchez de Toca daba a las fuerzas navales, habían de navegar los buques sesenta días. Sobre este dato hacía yo el cálculo del carbón que se necesita para la navegación en esos sesenta días.

El Sr. Presidente: El Sr. Barón del Sacro Lirio tiene la palabra.

El Sr. Barón del Sacro Lirio: Voy, Sres. Diputados, a ser muy breve, y adelanto esta noticia para preparar más en mi favor vuestra benevolencia. Jamás en mi ya larga vida parlamentaria he hecho de las cuestiones que se relacionaban con las instituciones armadas cuestiones políticas, y por eso, en algunas ocasiones, siendo Diputado de oposición, me he sentido detrás del banco azul a defender proyectos de ley presentados por Gobiernos que no pertenecían al partido que yo pertenecía.

Como ese fué siempre mi criterio y no lo he subordinado ni le subordinaré jamás a ninguna otra consideración, hoy el discurso del Sr. Coblián no me ha producido la deleitación (es claro que la produce siempre su elocuencia) que me produciría si examinara esta cuestión con criterio de partido; porque es evidente que a mí, Diputado de oposición, había de agradarme oír al Sr. Coblián en la forma en que se expresaba, y ver (ya lo ha subrayado convenientemente el Sr. Marqués de Pilares) de qué modo exa-

### PROYECTO DEL SEÑOR SÁNCHEZ DE TOCA

SEGÚN CÁLCULO DEL ESTADO MAYOR CENTRAL SOBRE CONSUMO DE CARBÓN

ESCUADRA	TONELAJE	TONELAJE
<i>Pelayo</i> .....	A razón de 50 toneladas diarias durante 60 días de mar, y 4 toneladas cada uno de los 306 días restantes...	8.448
<i>Almirante</i> .....	A razón de 50 toneladas diarias durante 30 días de mar, y dos toneladas cada uno de los 306 días restantes...	1.812
<i>Andaluz</i> .....	A razón de 15 toneladas diarias durante 30 días de mar.....	2.700
<i>Osado</i> .....	A razón de 50 toneladas diarias durante 60 días de mar, y 4 toneladas cada uno de los 306 días restantes...	8.448
<i>Destrucción</i> .....	A razón de 15 toneladas diarias durante 60 días de mar, y dos toneladas cada uno de los 306 días restantes...	1.812
BUQUES PARA COMISIONES		
<i>Infanta Isabel</i> .....	A razón de 15 toneladas diarias durante 60 días de mar, y dos toneladas cada uno de los 306 días restantes...	16.632
<i>Marqués de la Victoria</i> .....		
<i>Tomarino</i> .....		
<i>V. Yáñez Pinzón</i> .....		
<i>M. Alonso Pinzón</i> .....		
<i>Marqués de Molins</i> .....		
<i>Nueva España</i> .....		
<i>Heredia Coblián</i> .....		
<i>Vasco Núñez de Balboa</i> .....		
<i>Urania</i> .....		
<i>Giraldus</i> .....		
<i>Ponce de León</i> .....	A razón de dos toneladas diarias durante 60 días de mar.....	120
<i>Mac-Mahón</i> .....	A razón de una tonelada diaria durante 60 días de mar.....	60
<i>Perla</i> .....	A razón de 500 kilogramos diarios durante 60 días de mar.....	30
BUQUES ESCUELAS		
<i>Lepanto</i> .....	A razón de 50 toneladas diarias durante 50 días de mar, y cuatro toneladas cada uno de los 316 días restantes...	11.292
<i>Proserpina</i> .....	A razón de 15 toneladas diarias durante 50 días de mar.....	750
<i>Arcebo</i> .....	A razón de ocho toneladas diarias durante 50 días de mar.....	800
FRIGATAS TORPEDISTAS		
<i>Seis torpederos</i> .....	A razón de ocho toneladas diarias durante 30 días de mar.....	1.440
<i>Aire</i> .....	A razón de 500 kilogramos diarios durante 30 días de mar.....	15
	Total.....	53.750

cia de público y extraordinaria animación. Procede a la elección de Presidente. El Sr. Brisson, candidato de la mayoría, obtiene el triunfo por 257 votos, contra 219 que consigue su competidor el Sr. Bernard.

MARINOS ILUSTRES

El Teniente General de la Armada

Don Vicente Hozeta.

1737 a 1815

Los datos biográficos que existen de este ilustre marino, están tomados de la hoja de servicios que se conservaba en los Archivos del Ministerio de Marina, y por lo tanto, si no muy extensos, son por lo menos de gran exactitud.

Nació en Bilbao, de familia de marinos y muy distinguida por el año de 1737, y apenas cumplidos los catorce años de edad solicitó y obtuvo carta-orden de Guardiamarina y tomó plaza en el Departamento de Cádiz el 23 de Diciembre de 1751.

Sus empleos los obtuvo paso a paso en las fechas y por el orden que a continuación se expresan:

Ascendió a Alférez de fragata el 29 de Diciembre de 1753, a Alférez de navío el 12 de Abril de 1763, a Teniente de fragata el 17 de Septiembre de 1767, a Teniente de navío el 15 de Junio de 1769, a Capitán de fragata el 17 de Febrero de 1776, a Capitán de navío el 16 de Septiembre de 1781, a Brigadier el 25 de Enero de 1794, a Jefe de Escuadra el 5 de Octubre de 1802 y a Teniente general el 7 de Julio de 1803.

Navegó y estuvo embarcado como subalterno y mandando buques más de treinta y seis años, en cuyo período de tiempo se halló en las siguientes campañas, y prestó los servicios que someramente vamos a ir reseñando.

Desde 1763 a 1767 hizo distintas comisiones y cruceros en el Océano y Mediterráneo, hallándose en un combate contra cuatro barcos de Argel, frente a la costa de aquella regencia; siguió el curso y los cruceros hasta el año 1769 que en el desembarco en la ensenada de B. toya en la costa de África, fué herido gravemente por los moros, combatiendo con su hijo bizarría; restablecido después de transportado a Cartagena, volvió a embarcar para tomar parte en la guerra contra Inglaterra.

Formó parte de los tripulantes de la división naval que mandó D. Francisco Hidalgo de Cisneros, y ejecutó todas las comisiones y cruceros que ésta verificó.

Diósele el mando del pingüe San Antonio, armado en guerra, y con él persiguió una división de barcos argelinos, formando entre los buques que mandaba don Antonio Barceló.

Efectuó un viaje al Callao de Lima, y desde allí pasó a reconocer y visitar las islas de David y Chiloe, regresando después a Cádiz.

Destinado a la Escuadra del General don Pedro Castañón en 1775, se encontró en la desdichada expedición de Argel, donde se condujo con su acostumbrado valor, y cuando terminó se le dió destino en el Arsenal de la Carraca, donde estuvo poco, pues embarcó enseguida en la Escuadra de D. Luis de Córdova, con la que practicó las campañas del Canal de la Mancha y del puerto de Brest, tantas veces descritos, y regresado a Cádiz trasbordó a la Escuadra del Marqués del Socorro, con la que salió para la América Septentrional, hallándose en la brillante expedición de la Florida, en la toma, a viva fuerza, de la importante

plaza de Panzacola, donde prestó servicios de mucho mérito y facinoroso.

En esta ocasión se le dió el mando de la fragata Cecilia, con la que y otras dos armadas en corso, pasó, en dependiente de la Escuadra, hasta la Habana, donde escoltó treinta y cinco buques que transportaron útiles, municiones y víveres; tomando luego parte en la lucha hasta su conclusión.

Mandando después el navío Velasco y la fragata O, fué al Guario, dando escolta a treinta y nueve embarcaciones con municiones y víveres para la Escuadra de Aristizábal, pasando después con su división a Veracruz, desde donde condujo caudales y frutos a la Habana, regresando después al Guario, incorporado a la Escuadra del general D. Francisco de Borja.

Hecha la paz, se nombró a Hozeta comandante de la fragata Dorotea y otras tres mercantes que fueron flotadas para transportar a España al Regimiento infantería de Victoria.

Obtuvo sucesivamente los mandos del navío San Fulgencio y fragatas Malonesa y Brigida y con una división hizo diferentes transportes de tropas, desde Alicante a Orán y Mahón y San Roque, agregándose a la citada división dos fragatas más; siguiendo en comisión de transportes de tropas y pertrechos de guerra, pasando después a Cádiz y de allí al Ferrol, donde desarmó el navío que mandaba.

Declarada la guerra contra la República francesa, se le confirió a Hozeta el mando del navío San Vicente, perteneciente a la Escuadra de D. Francisco de Borja, que se reunió en Cartagena y salió para el golfo de Parma en Córcega; hallándose en el apresamiento de la fragata Elena y en la guerra de la Rinchón, así como en la toma a viva fuerza de las islas de San Pedro y San Antíoco; y efectuando esto, pasó la Escuadra a cruzar por las costas de Génova y Francia; protegiendo las operaciones de los ejércitos piemontés y napolitano, en las orillas del Voozar y de allí arribó con la Escuadra a Cartagena a causa de las enfermedades que habían invadido a las tripulaciones.

Rehabilitado en este Departamento salió con la Escuadra para Cádiz y de allí pasó a la costa de Cantabria, donde se le encargó a Hozeta el mando de una división de dos navíos y dos fragatas, con los que dió caza a cuatro fragatas enemigas y treinta lanchas, con cuyo motivo y por un gran temporal, fué desbaratado el buque que mandaba, obligándole a tomar el fondeadero de Guetaria, en la provincia de Guipúzcoa, donde encontró cuatro bergantines anclados y quitado los timones, bajo el amparo de las baterías que en tierra tenían los franceses; por lo que determinó, aprovechando la obscuridad de la noche, bajar a tierra con la gente de su buque, tomar y destruir las baterías y el forján, arrojando la artillería al agua con sus carcasas, balas, pólvora y pertrechos, echando a pique los cuatro bergantines después de haber saqueado de ellos lo que se pudo, y así que lo efectuó se puso su buque a la vela como la división naval de su mando para Santoña.

Estas operaciones fueron aprobadas por Real orden de 14 de Agosto; mas en consideración a las muchas reclamaciones que hicieron los dueños de los buques sumergidos, determinó el Rey fueran oídos judicialmente en el Tribunal de Marina del Ferrol, y terminado el litigio, se declaró que Hozeta no sólo había cumplido bien, sino que era digno de que se le dieran las gracias en nombre de S. M. el Rey, como se efectuó por Real orden de 13 de Junio de 1797, sin que a pesar de la causa que se seguía para depurar su conducta, dejara de estar embarcado y desempeñar comisiones y transportes, formando parte de la Escuadra de D. Juan de Lángara, con la que estuvo de corso por el Mediterráneo; asistió a la ocupación de Tolón, y después

de esta campaña, desembarcó en Cartagena.

En este Departamento continuó hasta 1802, que ya de General, trasladó a Murcia su residencia, y allí se hallaba cuando tuvo lugar el alzamiento nacional de 1803, al que se adhirió prestando en los fuertes distinguidos servicios en favor de tan patriótica causa.

En 1809 se le promovió a Teniente General de la Armada, pero por su edad y porque ya no teníamos buques, no se le dió destino alguno; continuó, pues, en Murcia, y en esta ciudad falleció de enfermedad natural el 23 de Julio de 1815 a los ochenta años de edad y sesenta y cuatro de honrosos y leales servicios, con la reputación de entonado y bizarro marino; habiendo dejado en la Armada Nacional una honrosa y buena memoria; por lo que debe ser recordado y citado entre los de su época que contribuyeron al esplendor de que por entonces dieron muestras tan brillantes aquellos marinos en la Armada de Guerra Española.

Manuel Diaz y Rodriguez.

Madrid 11 de Enero de 1901.

Servicio telegráfico

DE LA AGENCIA FABRA

Los Estados Unidos y Panamá.

Washington D.

El Ministro de la Guerra Sr. Root ha facilitado a la prensa americana una nota, declarando que el Presidente de los Estados Unidos y el Secretario de Estado, Sr. Hay, no estiman por ahora necesario el envío de tropas a Panamá.

Rajas en el socialismo.

París 13.

Se han separado del grupo radical socialista cincuenta diputados del mismo, por haberse mantenido la candidatura a la vicepresidencia de la Cámara de Diputados del Sr. Dabief, a pesar del acuerdo en contrario tomado por los cuatro grupos de la izquierda de la Cámara.

Grave situación en Montevideo.

Londres 13.

The Times publica un despacho de Montevideo dando cuenta de que las Cámaras del Uruguay han suspendido todo trabajo legislativo y se dedicarán sólo a discutir las cuestiones relativas a la revolución.

Añade que la prensa está sometida a la más rigurosa censura. Dice, por último, que la baja de los valores en la Bolsa de Montevideo ha producido grandes quebrantos a muchas personas.

Perjuicios de una huelga.

Buenos Aires 13.

Ayer se abrió el mercado de cereales, pero las transacciones fueron casi nulas a consecuencia de la huelga de los obreros del puerto y conductores de carros.

Nuestras conservas en Francia.

La Comisión de la Unión de fabricantes de Vigo ha recibido de Francia una noticia que reviste indudable gravedad.

Se refiere a la Cámara Sindical de fabricantes de conservas alimenticias de París, la cual no sólo acordó en reunión recientemente celebrada apoyar con todas sus fuerzas la proposición de ley presentada a las Cámaras francesas por Mr. Guilloteaux, duplicando los derechos de introducción, sino que pidiéndole poco, pidió a la Comisión de Aduanas de la veleta República que esos derechos sean elevados hasta equipararlos a los que tiene España para las conservas francesas—es decir, a 150 pesetas los 100 kilos—estableciendo un derecho recíproco. Pide además, y esto deberá ser motivo de satisfacción para los fabricantes españoles, que se exija en todas las latas la estampación en relieve del nombre del punto de origen.

Hasta nosotros ha llegado la noticia, que de todas veras aplaudimos, por la vitalísima importancia que tiene para el desarrollo, crédito y beneficio de la industria nacional, que los fabricantes de conservas españoles dándose cuenta de su situación y mirando por el porvenir y crédito de sus marcas, y por consiguiente, de su industria, han decidido en principio no sólo no aceptar los contratos para fabricar marcas extranjeras, sino gestionar del Gobierno una ley análoga a la que existe en Inglaterra y Estados Unidos, según la cual no solo es absolutamente necesario fijar en todas las latas el punto de origen, sino también el nombre del fabricante y únicamente puede presentarse de esta última inscripción sustituyéndolo por marcas que están registradas en el país a nombre de los mismos fabricantes.

A nadie se oculta la importancia que este asunto reviste, y recientemente se ha ocupado de él no sólo la prensa local y regional, sino también toda la de España con motivo de las conferencias de Grandmontagne, que señaló los grandes males que causa ésta a la industria nacional, en el mercado argentino.

Y nosotros podemos añadir que si el mal es grande considerándolo en un mercado que consume anualmente de 30 a 40.000 cajas (que no será comparándolo con el mercado universal, al cual concurren la mayoría con etiquetas, marcas y aspecto francés, las 800 a 900.000 cajas que produce anualmente la industria conservera española).

Si los iniciadores de la idea obtienen, como de esperar, no sólo por patriotismo, sino por instinto de conservación y propio interés de sus industrias, el resultado que se propone, habrán merecido además de su propio lucro el aplauso general de la opinión interesada en que las industrias nacionales ocupen en los mercados extranjeros el puesto que por sus propios merecimientos les corresponde.

CUENTO

LA ESTATUA DE UN HÉROE

Los diez miembros del comité, reuníanse por última vez en una de las salas de la alcaldía.

Mr. Hippier, el farmacéutico, dejó la pluma de que acababa de servir y leyó la cartilla que acababa de llenar.

—Sólo falta—dijo—decidir la combinación tipográfica del anuncio, cosa que corresponde a nuestro colega Mr. Luchet.

Mr. Luchet, impresor y director del Diario de Avisos, inclinó la cabeza con la sonrisa de un hombre seguro de sí mismo.

El programa estaba concebido en estos términos: Villa de Saint-Apert.—Domingo 27 de Mayo.

Gran fiesta local con motivo de la inauguración de la estatua del célebre explorador Luis Renaud.

La inauguración se celebrará a las dos de la tarde.

Cantata en honor de Luis Renaud, letra de Estanislao Happer, cantada por los alumnos de las escuelas.

Discurso de Mr. Duvel, alcalde de Saint-Apert.

Breve relato de la obra científica de Luis Renaud y de la trágica muerte del héroe ocurrida en África, escrito por monsieur Hippier, antiguo amigo personal del explorador.

Gloria a Francia, himno patriótico, bajo la dirección de Mr. Eudelin, director de la banda municipal.

A las tres de la tarde, lanzamiento del globo Luis Renaud, dirigido por el capitán Godeau.

A las nueve grandes iluminaciones, y a las diez baile público en el jardín municipal.

Lunas, 23 de Mayo.—Gran retreta a las ocho de la noche.

No se puede hacer más en honor de nuestro ilustre compatriota—dijo Mr. Duvel.—Felicitemos ante todo a Mr. Hippier, que ha sido el alma de la fiesta que va a celebrarse. A su actividad debemos el hu-

ber obtenido gratuitamente el mármol, ha admirablemente animado por el director de nuestra escuela industrial, Mr. Fauvelet, ausente en estos momentos. La ausencia de forneros será, sin duda, extraordinaria. Además, tengo el placer de anunciaros que los terrenos para la colocación de los establecimientos de la feria han sido arrendados a un precio muy superior a la tarifa ordinaria. Mr. Hippier ha sido el iniciador de esta apoteosis, y a él se debe la primera idea del monumento.

No he hecho más que cumplir con mi deber—contestó Mr. Hippier.—Era Renaud mi amigo de la infancia, mi amigo del alma, y su pueblo natal no podía dejar de celebrar su heroísmo, que le hizo parecer en África a manos de los salvajes. Pobre Renaud!

Mr. Luchet manifestó que, según le había dicho el subprefecto, las recompensas oficiales serían mucho más numerosas de lo que se creía, y que se otorgarían muchas cruces del mérito agrícola.

Acercábase la hora de almorzar y los congregados iban a separarse, cuando Mr. Fauvelet entró en la sala como una bomba.

—Ah, señores!—exclamó con voz tonante.—¿Qué pasó?—le preguntó alarmado el alcalde.

—Una desgracia horrible!...

—Diga usted...

—Luis Renaud no ha muerto, y, por consiguiente, no hay inauguración posible!

La noticia llenó de consternación al comité.

Mr. Fauvelet sacó del bolsillo una carta que le había enviado desde París un amigo suyo. Estaba fechada en Port-Said y escrita por un comerciante que, entre otras cosas, decía que había visto embarcarse para Europa a Luis Renaud, a quien se creía asesinado. El famoso explorador regresaba a Francia, después de haber corrido infinidad de peligros y de aventuras, que explicaban su larga permanencia en África, sin haberle sido posible dar noticias suyas desde el interior del Continente negro.

—¿Y qué haremos ahora?—dijo el alcalde con acento de profunda tristeza.

—Buena la hemos hecho!—exclamó monsieur Mailloin, dueño del café del Ciroulo, naturalmente interesado en la celebración de la fiesta.—Con los gastos que hemos hecho y con lo que ahora ocurre, nos hemos lucido!

—Lo que me aterra—dijo Mr. Luchet—es es ridículo que va a caer sobre Saint-Apert.

—Pero eso es increíble!—murmuró monsieur Hippier.

—Usted, el amigo íntimo de Renaud, es quien nos ha comprometido con sus iniciativas!—exclamó el alcalde.

—Señores,—añadió Mr. Hippier—somos víctimas de un hecho inesperado...

Calculáronse las pérdidas que ocasionaba el desastre al comercio y a la industria de la población.

—¿Y el contrato con el aeronauta?

—¿Y las iluminaciones encargadas?

—¿Y el arrendamiento de los terrenos?

—¿Y lo que había costado el pedestal?

Pero la catástrofe moral era todavía peor.

Habíase hecho las invitaciones, no se otorgarían las recompensas prometidas y la reelección del Municipio en las próximas elecciones estaba gravemente comprometida.

—Teníamos calma—dijo el alcalde—y meditaciones.

Leyóse nuevamente la carta, que era de una precisión implacable. Sin embargo, era preciso comprobar la noticia.

Después de una larga deliberación, decidió enviar un telegrama al agente de la Compañía marítima en Port Said, preguntándole si la especie era exacta.

Calculóse el tiempo necesario para la contestación, y los miembros del comité, previamente juramentados para guardar un secreto que tanto les interesaba, se separaron, citándose para las seis de la tarde.

A la hora convenida volvieron todos a la alcaldía mudos y carcacontecidos.

—Señores—dijo Mr. Duvel, exhibiendo un telegrama—la noticia es, por desgracia, cierta! Luis Renaud goza de la más perfecta salud!

Las palabras del alcalde fueron acogidas con un murmullo de desaprobación.

Mr. Hippier guardaba el más absoluto silencio, y Mr. Fauvelet, el autor de la estatua, bufaba de ira.

—Cuando se conoce a la gente—ragió el escultor dirigiéndose a Mr. Hippier—se debe saber si el amigo a quien se va a festejar existe o no.

—Los periódicos aseguraron que había muerto—suspiró Mr. Hippier.

—Pero a usted se le ocurrió la idea.

—¿Podría yo adivinar lo que ha pasado?

—Y mi estatua! ¿Qué va a ser de mi estatua?

La fiesta inaugural estaba anunciada para el 27, y El Levante, a cuyo bordo iba Luis Renaud, debía llegar el 22.

Por fortuna, la resurrección del explorador no se había hecho pública, y se dispuso de algunos días para amortiguar, en lo posible, la violencia del golpe.

Mr. Hippier tenía en contra a todo el comité, que lo echaba en cara su ligereza y su imprudencia.

De pronto, el alcalde tuvo una inspiración. Cogió la pluma y a los pocos momentos leyó las siguientes líneas:

—Los miembros del comité para la erección de la estatua de Luis Renaud, han decidido en sesión secreta lo siguiente:

—Enviar a Mr. Luis Renaud una Comisión encargada de esperarle a su llegada a Marsella.

Esta Comisión se compondrá de Mr. Hippier, iniciador de la idea, y del escultor Mr. Fauvelet, principales interesados en la celebración de la fiesta.

—Los comisionados aplicarán a monsieur Luis Renaud que, en obsequio a su pueblo natal, no desentenda la noticia de su muerte hasta después de la inauguración oficial del monumento consagrado a su memoria.

—Le pondrán de manifiesto los perjuicios que, en caso contrario, sufrirá la población, y le dirán que cuando se ha pasado por muerto durante cuatro años, bien se puede seguir en la misma situación un par de semanas más, sobre todo tratándose de

PROYECTO DEL SEÑOR SÁNCHEZ DE TOCA

SEGUN LOS DATOS PUBLICADOS DE LA MEMORIA DEL PRESUPUESTO DEL SEÑOR SÁNCHEZ DE TOCA.

Table with columns: ESCUADRA, Velocidad en millas, Días de mar, Por milla, Carrera consumida, En análoga, En puerto, Consumida, TOTAL, Toneladas. Rows include various ships like Palapa, Océano, María de Molina, etc.

Table with columns: BRIGADA, TORPEDESTA, 6 torpederos, Alas. Rows include various ships like Infanta Isabel, Navarra, etc.

presiar un grandísimo servicio á sus con-

La moción fué muy aplaudida. Era el

Todo depende de nuestra olouencia,

Rebáranse los miembros del comité y

—Por fortuna—dijo Fauvelot á su com-

—Íntimo amigo! íntimo amigo!.. ¡Lo

Paul Ginsty.

LA HUELGA DE LOS OBREROS DEL MAR

A pesar de los optimismos que revelan los in-

En Vigo, secundando la huelga, suspendieron

Además de los buques citados, sufren las con-

En Villagarcía continúan paralizados los tra-

También ha desembarcado la tripulación del

La tripulación del vapor Duro se resistió al

Los marineros desembarcados y sus com-

Al número de vapores detenidos en Valencia

Se asegura que lo mismo hará el propietario

INFORMES OFICIALES

El Sr. Maura ha manifestado hoy que confía

Las gestiones de las autoridades de Marina

De Bilbao.

Ha salido á la mar el vapor español Santiago;

El trabajo en muelles y descargaderos, como

Me acaba de visitar el Secretario de la Asocia-

El Capitán general de El Ferrol.

Comandante de Marina de Vigo dice que en

El de Almería participa que ha llegado proce-

En Almería reina tranquilidad, no advirtiéndose

Teatros.

Real

Mañana jueves, en función de turno primero,

De la parte de Adina está encargada la nota-

También tomarán parte en la representación

Suspendidas las funciones en este teatro ayer

Princesa.

media El hijo de Corral, mañana se estrenará

Parish.

Brevemente se presentará en este teatro Ha-

Rusia y Japón

Propósitos de paz.

Londres 12.

El ministro japonés en esta capital des-

Continúan las negociaciones.

San Petersburgo 13.

La prensa rusa, con referencia á informes

Añade que tanto Rusia como el Japón

Humor inexacto.

San Petersburgo 13.

Es inexacto, según dicen en los centros

Buscando un arreglo amistoso.

Tokio 13.

En la conferencia celebrada por algunos

Respuesta del Gobierno japonés.

Tokio 13.

La respuesta del gobierno japonés á la

Evitando colisiones.

Londres 13.

Un despacho de Seul anuncia que los mi-

Escándalos en los teatros.

Anoche volvió á visitar al Gobernador

En la reunión de actores celebrada ano-

Aloft más de esta reunión las celebraron

Anoche no se promovieron escándalos

Unicamente en Apolo, al comenzar la

En el Cómico hubo un lleno completo á

El actor, Sr. Vera, cantó algunos couplets

El público aplaudió las palabras del se-

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

La cuestión de Panamá.

Nueva York 13.

El secretario de Estado de los Estados Uni-

Los Ministros de Francia, Bélgica, Rumanía

La marcha de los representantes extranjeros

Rusia y Japón.

Paris 13.

Se confirma que los gobiernos inglés y fran-

Fallecimiento.

El 23 del pasado mes de Diciembre, falleció

Mientras permaneció en la Escala activa,

NUEVO GABINETE CHILENO

(POR TELEGRAMA)

Paris 13.

El nuevo Ministerio chileno ha quedado

Interior, Sr. Errázuriz.

Centro del Ejército y de la Armada.

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES.

El lunes, 11 del actual, explicó el Teniente

Ayer, martes, ocupó la cátedra el Capitán

El jueves, 14 del actual, de cinco y tres cuar-

Esta mañana firmó S. M. los siguientes

Marina.—Nombrando Comandante del

Concediendo la cruz del Mérito Naval

Item la cruz del Mérito Naval de segun-

Item la cruz del Mérito Naval de pri-

Item la cruz del Mérito Naval de pri-

El Sr. Maura ha sometido hoy á la firma

En lo sucesivo, el Consejo Supremo de

La reunión de Cortes.

Con motivo de haberse dicho que sería

En los círculos políticos se ha comenta-

Esta mañana estuvo en el regío Alcázar

El Sr. Maura, no concede importancia

La cuestión Nozalada.

El Sr. Maura continúa creyendo que to-

El Sr. Maura continúa creyendo que to-

Todas las protestas y toda la indignación

Arzobispos y marineros.

Mañana se cree que visitará á los señores

También ha anunciado su venida una Co-

Consejo de Ministros.

A las cinco y media de la tarde se han re-

Unicamente el Ministro de la Goberna-

NOTICIAS

Ha comenzado á regir el nuevo servicio de

Las modificaciones más importantes son la

Por reciente disposición de la Alcaldía, desde

Trátese con esto de evitar que los acapara-

Los buques que se depositen en el mercado

Al anocheecer de ayer se disparó un tiro,

En Riboneda (Pontevedra), un loco, joyen

Ayer arribó al Ferrol el crucero ruso Almas,

Las Compañías de Ferrocarriles de Madrid,

Anoche fueron multados, con 25 pesetas

El próximo viernes, por la tarde, se verifi-

La reunión celebrada anoche por la Junta

En Galas del Ebro ha naufragado el Luis

La Sociedad Española de Higiene, celebra-

Se invita, como en el número anterior,

Anteojos roca precisión

Unico que conservan y mejoran la vista,

No dejar de visitar este establecimiento,

ZOTAL El más poderoso desinfecta-

de más fácil manejo. Adoptado por el

El más poderoso desinfecta-

de más fácil manejo. Adoptado por el

El más poderoso desinfecta-

de más fácil manejo. Adoptado por el

tagio de estas enfermedades y sanear la at-

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, PRECIO, and various bond entries like Fin. española, etc.

CAMBIO SOBRE EL EXTRANJERO
Paris á la vista, (banco) 92,00
Londres á la vista (libra) 20,00

Table with columns: Precios de suscripción, UN MES, TRIMESTRE, SEMESTRE, UN AÑO, and various subscription rates.

PUNTOS DE VENTA
Almería.—Paseo del Príncipe, kiosko.
Barcelona.—S. Solá, Rambla del Centro, 2.

Salicilatos DE BISMUTO Y CERIO
ESPINAR

Conocidos por los principales Médicos de España

Al por mayor: Laboratorio de J. G. Espinar SEVILLA

Espectáculos para mañana.
Real.—A las 8 y 3/4.—L' Elixir d' Amore.
Español.—A las 8 y 1/2.—(Moda).—El

# VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTILBÁN, 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 COMPAÑÍA

- Atilleros 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 y ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
- Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Plasencia (Placencia de Las Armas C.ª La-Plasencia-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.
- Pelgonos de Eskmeals y Eynstord.



Este Boletín, que se publica y reparte gratuitamente por la Comisión Ejecutiva de la Junta permanente de FOMENTO NAVAL, se sirve a todo el que lo solicite de la Secretaría de la Junta, en el Ministerio de Marina.

Publicará todo lo respectivo al SEGUNDO CONGRESO NAVAL que se celebrará en Madrid el 17 de Mayo de 1904, y cuyas sesiones inaugurará S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

**CHOCOLATES FINOS**  
**CAFÉS AROMÁTICOS**  
**VENANCIO VAZQUEZ**

DESPACHO, CUATRO CALLES

Aceto del doctor BARRINAT de la Habana, para las canas. Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª, de Barcelona.

## AVISO

En los talleres del **DIARIO DE LA MARINA** se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía. A los suscriptores del **DIARIO** se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

**LA FORTUNA**  
Cacelates selectos.—Cafés finos.  
En botes de 100 y 200 gramos.  
De venta en 78 establecimientos de esta corte y en 992 en provincias.  
Fábrica y Oficinas: Caracas, 7. Madrid.

**Dr. Morales** 35 años especialista en afecciones venéreas, esterilidad e impotencia. Carretas, 39, principal, Madrid.

**PRESILLAS tejidas**  
con patente de invención para JEFES y OFICIALES de la ARMADA  
**FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA**  
DE **Leandro Badía**  
SUCESOR DE HUGUENÁ Y BADÍA  
Casa fundada en 1783. **BARCELONA**  
ANCHA, 49. DE VENTA EN  
MADRID CARTAGENA SAN FERNANDO  
Justo Gómez. M. Escobar. S. Coop. Ejér. y Arm.

### SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLANTICA

**LINEA DE FILIPINAS.**—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, 6 enero, 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 16 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

**LINEA DE CUBA Y MÉJICO.**—Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

**LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MÉJICO.**—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 28, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

**LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curacao, 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, Coro, Carúpano, Trinidad, Guantán y Guanán, con trasbordo en Curacao.

**LINEA DE BUENOS AIRES.**—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

**LINEA DE CANARIAS.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

**LINEA DE FERNANDO POO.**—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

**LINEA DE TANGER.**—Salidas de Cádiz Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

**AVISO IMPORTANTE.**—La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales que recibirá y encomendará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

**A. Borsig.**  
Construcción de máquinas y fundición de hierro.  
Casa fundada en 1837. **Berlin-Tegel** 5.000 operarios.  
**Calderas de vapor** de todos los sistemas y tamaños 20.000 construidas.  
**Máquinas de vapor** horizontales y verticales de todos tamaños 5.500 construidas.  
**Bombas** para traídas de agua, canalizaciones, también bombas movidas por electricidad para minas, etc.  
**Máquinas frigoríficas y de hielo** del sistema de compresión de ácido sulfúrico para fábricas de cerveza, mataderos, etc.  
Representante: **Carlos Hinderer** Génova, 6.—MADRID

**BANCO DE VALENCIA**  
CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS  
CUENTAS CORRIENTES  
Descuentos, préstamos y negociaciones, giros  
Compra y venta de valores del Estado e industriales  
Y CUANTAS OPERACIONES SE RELACIONAN CON LOS ASUNTOS BANCARIOS

**ASTILLEROS DEL NERVIÓN**  
**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

**ALTOS HORNOS DE VIZCAYA**  
Sociedad Anónima.—BILBAO  
Capital social: 32.750.000 pesetas  
FÁBRICA DE HIERRO, Y HOJADELATA, EN BARACALDO Y SESTAO  
LINGOTE al cok de calidad superior para Bessemer y Martin-Stemens.  
HIERROS pudelados y homogéneos en todas las formas comerciales.  
ACEROS Bessemer, Siemens, Martin y Tropanas, en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones.  
CARRILES VIGNOLE, pasados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.  
CARRILES PHOENIX ó BROCA para tranvías eléctricos.  
VIGUERÍA para toda clase de construcciones.  
CHAPAS gruesas y finas.  
CONSTRUCCIONES DE VIGAS armadas para puentes y edificios.  
FUNDICION de columnas, calderas para explotación y otros usos y grandes piezas hasta de 20 toneladas.  
FABRICACION especial de HOJADELATA.  
CUBOS y BA. OS galvanizados.  
LATERÍA para fábrica de conservas.  
ENVASES de hojadelata para diversas aplicaciones.  
IMPRESION sobre hojadelata en todos colores.  
DIRIGIR TODA LA CORRESPONDENCIA A  
**ALTOS HORNOS DE VIZCAYA**  
**BILBAO**

**RECARTE HIJO**  
ALMACENISTA  
Echegaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 15 MADRID  
Casa fundada en 1836.  
PRECIO FIJO.—TELÉFONO 1.202.  
CIENTÍFICAS.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Efectos y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciónes de toda clase de trabajo en papeles al ferropuntado y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en globos militares, según el último sistema de Alemania, con su Telémetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y cobro para fotogrametría. Trabajos de litografía e imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias a la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; a la de Salmiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, a la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, a la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, a la de Kahn, ambas de Alemania.

**IBARRA Y COMPAÑÍA**  
SEVILLA  
LINEA REGULAR DE VAPORES  
ENTRE BILBAO, SEVILLA, MADRELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.  
Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.  
SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJEROS, BILBAO Y SEVILLA.  
Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.  
SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURDOS.  
Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.  
Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, Consignatario.

**Nuevo Motor "Benz" a gas pobre** desde 4 a 150 caballos.—Aplicable a todas las industrias.  
La fuerza motriz más económica.  
Referencias de primer orden.  
Sin caldera ni gasómetro.  
Motores "BENZ" a gas común, a gasolina y a alcohol.  
Motores eléctricos y dinamos.  
**RICHARD GANS, Ingeniero, Madrid.**

**ELECTRICIDAD**  
Fonógrafos y GRAMOFONOS  
**UREÑA**  
Barquillo, 14 y Saucó, 1. Madrid  
Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER, escritura a la vista.  
Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil a los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerno.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático.—Fonógrafos Edison y diafonos Botini.—Gramófonos de todas clases.  
No comprar sin pedir precios a  
**UREÑA**  
SE HACEN INSTALACIONES  
Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

**TÓ NICO GENITALES DEL DR. MORALES**  
Celebra píldoras para la segura curación de la debilidad, esterilidad, impotencia, neurorrea y esterilidad.  
Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas a 90 reales caja, y por correo.  
**Doctor MORALES, especialista.**  
Carretas, 39.—MADRID  
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.  
Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.  
**PRECIO: 12/50 PESETAS**