

Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.690

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Viernes 19 de Octubre de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

La Marina y los Tratados

Está en todo su apogeo la cuestión de los tratados de Comercio y hacendistas, financieros, industriales y comerciantes, consultando estadísticas, haciendo comparaciones y estudiando resultados anteriores, aportan a la magna labor de pactar convenios comerciales su grano de arena, y como es natural, defendiendo sus intereses respectivos.

Lo propio se hace cuando se trata de concertos económicos particulares, de modo que todo ese movimiento es lógico y natural porque los intereses son los que más unen, y tanto más íntima será la amistad de dos individuos ó colectividades cuanto más armonicos sus múltiples intereses, porque no estorbándose en su respectivo desenvolvimiento de prosperidad y riqueza, se afirman y consolidan más los lazos de amistad que los unen.

Pero en esto como en todo, es preciso vivir en la realidad; no cerrar herméticamente la puerta a concesiones razonables, y sobre todo, no apoyarse en exclusivismos que a la larga son manantiales de contrariedades y dan lugar a conflictos, cuyas consecuencias puedan ser perjudiciales.

Todo esto, que es elemental, necesita oporarse tratándose de nacionalidades que tienen perfectamente definida su potencialidad productora, industrial y comercial, en un factor importante del que por desgracia nuestros políticos y negociadores no se han dado cuenta. Ese factor, dicho se está es el marítimo cuya influencia en esta clase de cuestiones es decisiva.

Y lo es tanto más, cuanto así como una nación necesita Marina mercante para el desarrollo de su prosperidad y riqueza, la Marina comercial no llenará su fin ni podrá a su vez desenvolverse si no vive apoyada y sostenida en su hermana la de guerra.

¿Por qué? No hace falta esforzarse mucho para comprenderlo, porque una y otra, que en su esencia constituyen el factor naval, viven de su compenetración con los intereses nacionales, la una fomentando el comercio y el tráfico; la otra protegiendo y amparando al tráfico y al comercio.

Más fácilmente que con notas diplomáticas los tratados de comercio entre las naciones se concertan y resuelven con grandes acorazados; como que éstos representan la vida y la fuerza de la nación, su potencia productora, sus elementos industriales, en suma, su energía y la expresión de su existir.

La Marina mercante es esencial, como queda indicado para desenvolver el comercio, la producción y la industria, de modo que no puede apenas concebirse que una nación cualquiera piense en concertar tratados de comercio si carece de Marina mercante, que es la expresión del comercio.

Pero si esa nación quiere porque si necesita tener Marina mercante, es imprescindible que empiece por reconstituir la Marina de guerra, que es la esencia y el fundamento del movimiento y del tráfico marítimo, pues éste no puede existir sin ser amparado, defendido y conservado por los buques de guerra.

A ningún proyecto de protección a la Marina mercante puede prosperar si no está cimentado en la reconstitución del poder marítimo, ó sea en la reconstrucción de la escuadra; y de poco valdría la supresión de ciertos gravámenes que hoy pesan sobre la Marina comercial, ni la implantación de primas a la navegación y subvenciones si no se cuenta con una verdadera industria de construcciones navales.

Para pesar en la balanza internacional es preciso estar prevenidos para cualquier evento, y siempre venimos a parar en que la debilidad mercantil, industrial y productora, es reflejo y fiel trasunto de la debilidad marítima en sus dos aspectos, militar y mercante; esto es, que sin el factor marítimo, nunca podrá ser eficaz la negociación de los tratados de comercio.

Así sucede en las naciones que marchan a la cabeza del progreso, y así tiene que ocurrir en España, donde todo está supeditado a su constitución territorial, a su topografía marítima y a su situación geográfica, que como es sabido, la han puesto en la confluyente de los mares más comerciales y de mayor tráfico del mundo.

De modo que en España el factor naval influye más que en ninguna otra parte en los tratados de comercio, y tanto más sacrificados seremos en éstos, cuanto más débil sea el factor marítimo. Consignada esta verdad queda desde luego en evidencia la razón fundamental por la que España viene siendo

la sacrificada desde hace algunos años en la celebración de los tratados comerciales.

Muy poco ó nada se conseguirá del pacto comercial entre dos naciones si se relega á segundo término el factor marítimo, y para que la acción sea fecunda, es preciso ayudarla con otros elementos, todos ellos dependientes del poder naval, pues los productos industriales y agrícolas no tendrán campo abierto para su salida si carecen del instrumento principal para su desenvolvimiento, que es la Marina mercante amparada y protegida por la de guerra.

APLICACIONES NAUTICAS

Puertos de sistema eléctrico en los buques

Con objeto de disipar las dudas que pudieran existir acerca del modo de funcionar las puertas de los compartimientos estancos operadas eléctricamente, la dirección de ingenieros, ó sea la del material, que allí se llama de construcción y reparaciones, en el ministerio de Marina de los Estados Unidos, ha practicado una serie de escrupulosas experiencias.

Para el acto de las pruebas se reprodujeron las condiciones existentes en los buques cuando las bombas están completamente llenas de combustible y cuando los calderones que poman en comunicación con las bombas con las cámaras de calderas están abiertos y ocupados por el carbón. Las fantásticas descripciones hechas de las puertas que celebran a través del carbón son responsables de muchos errores acerca de la manera de funcionar las puertas en semejantes condiciones. Desde luego puede asegurarse que todavía no se ha construido la puerta que puede siempre cerrarse a través de apretadas masas de carbón, dejando después perfectamente estanco el compartimiento.

Para que el personal que trabaja en la cámara de calderas pueda tener la seguridad de que aquella sección del buque ha quedado completamente estanca cuando las puertas se han cerrado desde el puente del barco, es preciso que la operación se haga con mucha lentitud de modo que la gente tenga tiempo sobrado para dejar libre el paso.

Si temen verse cogidos por la puerta en el momento menos pensado, procuran sustraerse a ese peligro, obstruyendo las aberturas y en esas condiciones no hay medio de que las puertas cierren como es debido. Las condiciones varían por completo cuando el cierre se hace de una manera lenta y gradual.

Algunos tipos de puertas no han podido realizar su objeto, porque las gulas y sujeción estaban construidas de modo que se hundían con el peso del carbón y la puerta al cerrarse quedaba desahogada antes de que pudiera cerrarse, y en tales condiciones era imposible cerrarla.

Las únicas puertas eléctricas instaladas en los buques de guerra americanos son las del sistema Longmire. Antes de proceder a las pruebas con carbón y agua las puertas estuvieron funcionando continuamente varias días. Durante este tiempo se abrieron y se cerraron más de 3,000 veces. La dirección de construcción y reparaciones considera que esta prueba equivale a diez años de servicio activo en un buque de guerra.

Mientras duró esta operación fué preciso lubricar la puerta una vez al día, ó sea 700 veces de abrirla y cerrarla. El regulador permaneció en buenas condiciones y los puestos de contacto estaban en excelente disposición al final de esta prueba. Tampoco fué preciso ocuparse del motor. Las ruedas de engranaje solo fueron lubricadas una vez antes de comenzar la prueba.

La resistencia de la puerta eléctrica ha quedado ampliamente demostrada porque antes de hacerse las pruebas oficiales la compañía había practicado pruebas duplicadas a fin de adquirir el convencimiento de que todo funcionaría bien en el momento preciso; resultando de unas y otras que el trabajo realizado, sin que experimenten el más pequeño desgaste, equivale al de 20 años de servicio activo en un barco de guerra.

Echando agua al vino

No hay que esforzarse mucho para demostrar que la nota política dominante es el trabajo de afinación a que se han entregado los ministros en los varios consejos ó reuniones que han celebrado para ver, oír, oler, gustar y tocar el famoso proyecto de ley sobre Asociaciones redactado por su compañero el Sr. de la Gobernación.

Usando de una frase vulgar podría decirse que el proyecto del Sr. Davila no lo conocerá ni la madre que lo parió, después de ultimados los susodichos trabajos de afinación, retoque y suavizamiento, pues ahora resulta que el ministro de la Gobernación ha ido tan lejos en sus radicalismos, que hasta los republicanos se habrían tentado la ropa antes de suscribir obrar tan avanzada.

Por esto se comprende que la tarea de los ministros, una vez en presencia del proyecto de su distinguido compañero, no ha sido otra sino la de ir echando sucesiva y respectivamente, agua al vino. El primero en agarrarlo fué el ministro de Gracia y Justicia, el vapulador y vapulado por las mitras.

El conde de Romanones, que en materia de radicalismos es un coloso, encontró el proyecto inaceptable en su esencia, presencia y potencia, y de buenas a primeras echó al vino sendos jarros de agua cristalina; con cuyo primer tratamiento quedó el trabajo del ministro iniciado completamente desnaturalizado en cuanto al fondo y en lo que respecta a la forma. Así lo dicen los que tienen motivo de saberlo.

Pues bien, aun así, el ministro de Estado, que es un gran catador de vinos en la bodega constituyente y parlamentaria, encontró demasiado fuerte el zumo de las Asociaciones y sobre los sendos jarros de agua fría que sobre el proyecto del Sr. Davila echó su compañero el ministro de la Gobernación, arrojó otros cuantos; los que le parecieron necesarios al ilustre suaviza-

dor de asperezas que preside la gestión de los negocios extranjeros.

Después de D. Pio Guillón cató el vinillo el ministro de Fomento, brazo derecho dentro del Gobierno, de su ilustre paciente el canonista de Lourizan y lo encontró todavía demasiado fuerte, esto es, exageradamente radical y vuelta a la tinaja del agua clara para que el proyecto no estuviese tan turbio; y así el radicalismo del proyecto se iba poco a poco atenuando, es decir debilitando.

Todavía, sin embargo lo encontró fuerte el ministro de Marina, y eso que trae precedencias y antecedentes mucho más avanzados que el Sr. García Prieto; como que el Sr. Alvarado viene de la extrema izquierda del campo de la democracia militante. Como director de los mares, no tenía que esforzarse mucho para disponer de mas agua, y sobre la que ya habían echado al proyecto ó al vino de las asociaciones sus citados compañeros, el ministro de Marina, echó más jarros encima... y el disloque.

Más como médico ó higienista, que como ministro democrático, el de Instrucción pública encontró todavía fuerte el vino; y aun cuando el Sr. Jimeno, como representante dentro del Gobierno, del verbo de la democracia gubernamental, ó sea del presidente actual del Congreso de los Diputados, va tan allá como el que más en materia de radicalismos, le pareció nocivo para la salud, no sabemos si del Gobierno ó del partido liberal el néctar de las Asociaciones que había salido, digámoslo así, de la bodega del ministerio de la Gobernación.

Y el Sr. Jimeno coló agua, mucha más agua al tintillo, sin que pastasease el propio cosechero, cuyo mérito no puede desconocerse, porque para su proyecto de asociaciones se ha inspirado, primero en sí mismo y después, para no incurrir en error, en las opiniones de otros cosecheros democráticos tan radicales y avanzados como son a más del inolvidable D. Práxedes, los señores Morot, Montero Rios, López Domínguez y Canalejas.

Ahora, cuando las Cortes se abran, el proyecto de ley de asociaciones con todas esas añadiduras, atenuaciones y enmiendas quedará «potable» y en disposición de satisfacer todas las exigencias. Si aun así se atascó; si se los atraganta a los señores padres de la patria ¿qué se podrá esperar de los abusos?

Después de esto queda saber el efecto que allá en el Vaticano, produce el proyecto, pues allí, entra la curia romana hay excelentes y finos paladares y muy... acreditados catadores.

GRITOS

¡Fuera barbas!

Joaquín Murat, el esforzado guerrero napoleónico, cuñado del capitán del siglo, rey de Nápoles, y por último, fusilado, desarrolló energías extraordinarias para tonurar a sus aguerridos soldados, que según las costumbres de la época llevaban lenguas trenzas.

Ahora le ha salido a Murat, como peluquero y rapabarba un competidor dignísimo, el doctor Young, médico titular de los angeles, al decir de los periódicos, quien se ha erigido en campeón decidido de la supresión del pelo largo y de la barba.

Claro es que la estética no influye para nada en las distribuciones de ese buen señor yaqui contra los «éudices pluriformes, sino la higiene, y prefero es confesar que bajo este concepto no hay más remedio que aplaudir á este incansable perseguidor del pelo.

El insignie yaqui dispara bala roja, vamos al decir, lo mismo contra la barba corrida que contra las patillas, que contra la sotabarba. Para él la barba, en sus distintas manifestaciones, no es otra cosa que un foco de infección.

En París la gente elegante se reúne en el Otoño y en la primavera en el bosque de Bolonia y en Longchamp. Los microbios patógenos, que también les gusta reunirse y se dan cita, según afirma el doctor Young, en la ba de los elegantes, y por decauto también en la de los cursas. «¡Pobres microbios patógenos! ¿qué culpa tienen ellos de ser nocivos para la salud pública y privada? Ellos, en su ignorancia, flotan en el aire y después se van concentrando en las barbas, no del vecino, sino de cualquiera, constituyendo numerosas poblaciones microscópicas donde queden el dijesen, se genera el virus malfético de las enfermedades infectuosas.

«¡Fuera barbas! es el grito de guerra del doctor yaqui, o mismo que gritaba a los viejos revolucionarios: ¡abajo los consumos!» una de muerte al latrón es el grito del doctor Young, apellidado que en el idioma yaqui quiere decir «joven»; ese grito repetido por millares de adeptos, forma ó constituye todo un programa.

El doctor Young, ó el innovador Young, como quiera llamarse, antes de tremolar su bandera ha hecho, según dicen los periódicos, numerosos experimentos para demostrar que las barbas son sembreros de microbios.

Cada barba que cae, cada bigote que desaparece es un lugar menos de infección que existe, por consiguiente, cuanto más trabajan las navajas de afeitar más á cubierto del peligro infeccioso se pone a los humanos.

Las tijeras de los peluqueros y las navajas barberas, son pues, verdaderas gullotinas para los señores microbios, esos seres infinitamente pequeños, maños é insportables.

El doctor Young pide en su programa que se obligue á los obreros que manipulan substancias alimenticias, á ir perfectamente rasurados, y que aun á riesgo de que se les confunda con los cómicos, con los cursas, con los toreros y aun con los bailarines, lleven siempre la faz completamente lisa.

El enemigo de los barbas ha averiguado que en las granjas, donde los lecheros no se afeitan á menudo, hay muchas enfermedades infecciosas, y por lo tanto exige que se obligue á esos obreros, á la gente que se acostumbra á llevar la cara lisa, no habrá grandes dificultades para exigir en sistema esa profecía de nuevo género; pero el primero á quien hay que obligar á pasar por el aro, es al portero eclesial, el fundador de la Iglesia, á San Pedro, que si tiene la ventaja de ser calvo, usa unas barbas descomunales.

Abel Imari.

ECOS NAVALES

Submarinos en el Báltico

La proyectada estación naval en Kiel-Wik, será la segunda de esta clase en el Báltico, pues como ya dijimos, Rusia acaba de establecer una en Libau, estacionando allí diez submarinos.

El Ministerio de Marina ruso concede algún valor á esta clase de buques, pues ha puesto al frente de la estación un almirante y á sus órdenes cuatro jefes.

La Marina sueca también ha verificado experiencias con el sumergible «Hagen» este año en el Báltico. Así es que Alemania será la tercera nación que verifique experiencias en el Báltico con esta clase de buques, de los cuales tendrá listos tres más el año próximo.

Una ambición japonesa

Después de haber dado pruebas los japoneses en dos atortunadísimas guerras de su valor y de su habilidad en el manejo de las armas más modernas, se muestran ahora ansiosos de sobrepasar por su saber y cultura.

Todos los habitantes del Japón son patriotas, y aun no ha aparecido allí la plaga de intelectuales, cuyo cosmopolitismo les lleva á ser amigos de todos los países menos del suyo propio. Pero algunos japoneses son más patriotas que otros, ó sea *jinjos*, que es como se les llamaría en Europa y América.

Existe en Tokio una asociación de ultranipones, cuya ambición es instruir á Asia entera en el saber de Occidente. El «Chiu-koku» periódico de Tokio, que es el órgano de esa propaganda intelectual, pide la fundación de una gran escuela ó universidad, á la cual acudirán estudiantes de todos los países asiáticos para aprender la moderna ciencia y filosofía.

En Tokio existe ya una universidad imperial, pero ya se ha dado el caso de que muchos estudiantes no hayan podido matricularse por exceso de número y falta de espacio; y como la asociación sueña con educar á los hindes, á los siameses y á los chinos es claro que hace falta un establecimiento docente más amplio.

Pero hay otra cuestión acerca de la que «Chiu-koku» procura impresionar á sus lectores. Se muestra disgustado, porque los tesoros, edificios y territorios del Asia antigua hayan sido descubiertos y explorados por los europeos y encuentra poco honroso que las ruinas de Babilonia y Nínive no hayan sido sacadas á luz por los sabios japoneses.

En este punto, nos parece que los japoneses se salen de la raya. Ni Japón ni China pueden halar en su antigua civilización ninguna huella que marque el contacto con la de Asia y Babilonia, mientras que la europea desciende de éstas en línea recta y tiene mayor derecho y mayor interés para su conocimiento, puesto que constituye el punto de partida de la civilización occidental.

EXTRANJERO

LA LUCHA DE RAZAS EN AMÉRICA

En los Estados del Sur continúa la excitación entre blancos y negros.

Muchos de los hacendados y los atontados contra mujeres blancas.

Los negros, furiosos de verse atacados cuando menos lo esperan, organizan una táctica de represalias, que anteaer inauguraron de modo terrible.

Según telegramas de Greensburg (Carolina del Sur), la pequeña ciudad de Lettsa, que habitan unos 2,000 vecinos, ha sido destruida por un incendio.

Varias columnas de negros, provistas de teas, la rodearon de improviso, prendiendo fuego á sus diversos barrios.

La escena que siguió fué inenarrable. Las llamas, propagándose con rapidez extraordinaria, cñeron con una cintura de fuego la hasta hacia poco tranquilo á ciudad.

Los habitantes de la misma, aterrados, trataron de apagar el incendio.

Sin embargo, la falta de agua impidió que sus esfuerzos fueran seguidos de éxito.

En menos de seis horas, Diezeca quedó reducida á cenizas.

Semejante atentado ha hecho llegar al paroxismo la rabia de los blancos en la Carolina del Sur.

Por todas partes se organizan manifestaciones de protesta, seguidas de motines.

MAUSOLEO A UN LADRÓN

Dentro de pocos meses las personas que visiten Sheldon, podrán ver en su cementerio un mausoleo dedicado á la memoria de un ladrón anónimo.

La explicación de ese raro caso es la siguiente: Hace algún tiempo los agentes de policía dieron muerte á un ladrón en el momento en que se entregaba á las faenas propias de su oficio.

Registrado el cadáver, encontráronse 118 libras, de que se incautó el comisario del distrito.

Las autoridades han estado hasta ahora indecisas, sin saber qué hacer con dicha suma.

Ahora, en vista de la dificultad de averiguar á quién habra sido robada, han acordado emplearla en erigir un panteón al ladrón difunto.

El mausoleo llevará la siguiente inscripción: «Al sujeto desconocido que fué muerto por la Policía, mientras intentaba escalar una casa.»

LA BODA DE BERTA KRUPP

Con motivo de la boda de Berta Krupp, la madre de ésta ha entregado al Ayuntamiento de Essen un millón de marcos, para que sean repartidos entre los pobres.

A más de esto, la viuda del célebre fabricante ha regalado á la ciudad doscientas áreas de terreno.

Los recién casados, por su parte, han aumentado

do en 50,000 libras el fondo destinado á ancianos é inválidos de los tal eres Krupp.

Los jóvenes esposos han declarado que pondrán todo su empeño en procurar que la casa Krupp continúe como en tiempos de su abuelo y de su padre.

La casa Krupp ha repartido con motivo de la boda 600 000 marcos entre los empleados de las oficinas.

En el acto de la boda el Kaiser pronunció un discurso haciendo notar el impulso alcanzado por el individualismo en estos últimos tiempos, de cuyo impulso hay que esperar, según él, grandes cosas.

Dijo también que con esto coincidía un lamentable ovido de que á todo derecho corresponde un deber.

El Kaiser felicitó cariñosamente á los recién casados.

EL RAPTO EN AMÉRICA

Mr. Fairbanks, hijo del vicepresidente de los Estados Unidos, ha raptado á miss Scott, hija de una de las familias más ricas de América.

Los dos jóvenes habíanse conocido el verano pasado en Indianópolis.

Mr Fairbanks tiene veinticinco años y miss Scott veinte.

Los jóvenes se han dirigido al Estado del Ohio, cuyas leyes facilitan mucho el matrimonio, habiéndose desposado ante un pastor protestante.

Con este motivo, los periódicos hacen constar que los raptos son tradicionales en la familia de Fairbanks.

El actual vicepresidente raptó también á la que hoy es su esposa.

El hijo mayor hizo lo mismo al casarse, hace algunos años.

MARINOS ILUSTRES

Alvarez de Sotomayor (D. José)

TENIENTE DE FRAGATA

Natural de Cibra. Empezó á servir en Cádiz en clase de guardia marina el 16 de Marzo de 1804, fué promovido á alférez de fragata el 9 de Noviembre de 1805, ascendió á alférez de navío el 23 de Febrero de 1809 y obtuvo el empleo de teniente de fragata en 24 de Mayo de 1811.

De guardia marina estuvo embarcado en el navío «Bahama» del mando del capitán de fragata D. Joaquín Varela de la Escudra de Cádiz del 15 de Junio al 3 de Julio de 1805; en el «San Leandro» con D. José de Quevedo del 3 de Julio al 5 de Agosto del mismo año, y en el «Bahama» del mando del brigadier D. Dionisio Alcalá Galiano del 5 de Agosto al 21 de Octubre. En este buque salió á la mar por primera vez para hacer sus prácticas el 19 de Octubre con la Escuadra combinada, que el 21 sostuvo combate con la inglesa del almirante Nelson, en que fué herido dos veces, y estuvo prisionero cuatro días, desembarcando en Huelva el 30 de Octubre y 4 de Noviembre se presentó en Cádiz al general Escaño, siendo destinado el 6 al Apostadero de lanchas cañoneras del mando del capitán de navío don Juan Carranza, y el 9 embarcó en el navío «Montañés» su comandante el capitán de fragata D. Ramón de Herrera. Por su comportamiento en el combate de Cabo Trafalgar fué promovido á alférez de fragata en la promoción de 9 de Noviembre.

De oficial embarcó el 1.º de Diciembre de 1805 en el navío «Terrible» del mando del brigadier D. Francisco Vázquez de Moridragón hasta el 4 de Enero de 1806 que tomó el mando del de igual clase D. Juan de Dios Topete, en dicho buque permaneció hasta el 30 de Agosto de 1808 que se desarmó, si bien desde el 26 de Marzo de 1806 estuvo destacado prestando sus servicios en el Apostadero de fuerzas sùtiles de la puerta de Sevilla en Cádiz á las órdenes del comandante de ellos el capitán de fragata D. José Mariano Ortega, en los faluchos números 105 y 113, que escoltaban los convoyes de embarcaciones del comercio á las costas del Poniente, hasta que el 18 de Mayo de 1808 volvió al navío de su destino. En dicho apostadero se halló en todas las funciones de guerra que sostuvieron las lanchas con las fuerzas bloqueadoras inglesas hasta la conclusión de la guerra.

El 9 de Junio de 1808 asistió al combate y rendición de la Escuadra francesa, presentándose voluntario para hallarse en la acción, por lo que fué destinado á un bote de auxilio para proveer de pólvora y municiones á las lanchas cañoneras que batieron á los buques enemigos.

En 1.º de Septiembre de 1809, siendo alférez de navío fué destinado á prestar sus servicios á los batallones de Marina, y el 11 de Diciembre del mismo año salió para Sevilla con el que fué á aquella ciudad para formar los regimientos de campana, siendo destinado al segundo que mandaba el brigadier D. Juan de Dios Topete, con cuyo regimiento salió para la Mancha el 29 de Enero de 1809, en donde estuvo operando hasta el 27 de Marzo siguiente estando en el puente del Emperador en los campos de Ciudad Real en la batalla que allí se dió fué herido y prisionero, siendo conducido á Madrid, en donde fué solicitado para que reconociera como rey de España á José Napoleón Bonaparte, y habiéndose negado á ello, fué destinado con los demás prisioneros á seguir á Francia, y desde Segovia consiguió fugarse el 20 de Abril, desde donde por las sierras de Castilla y Extremadura, se dirigió en busca de su regimiento, que halló en Campillo el 22 de Mayo, y en él continuó las operaciones de guerra, encontrándose en la batalla de Talavera los días 27 y 28 de Julio y el 8 de Agosto en la retirada á los Montes de Hor, hasta el 23 de Agosto, que acometido de una enfermedad pasó á la isla de León, donde obtuvo licencia para curarse en su casa, empujando la marcha para Lugo, donde llegó el 9 de Noviembre, y habiendo entrado los enemigos en dicha ciudad cuando invadió la Andalucía, tuvo que salir de nuevo en fuga, y por la sierra pasó á Gibraltar, presentándose en Cádiz el 22 de Febrero de 1810, siendo embarcado el 24 en

ACADEMIA PERONA BUENDIA

Carreras militares
PRECIADOS: 129
(HAY ASCENSOR.)

Los profesores son Jefes y Oficiales del Ejército con muchos años de práctica en la enseñanza. Entre los aprobados en años anteriores, figuran el Sr. Montoro, que obtuvo el número uno en Ingenieros, y el Sr. Casado en Administración Militar, prepararlo en esta Academia en pocos meses. **HONORARIOS:** Hijos de paisano, 45 pesetas más; ídem de militar, 35 id. ídem. Huérfanos guerra ó individuos de tropa, 25 id. ídem. **Internos:** 125 pesetas más por mes por comida abundante y buena, lavado y planchado de ropa y todo servicio de alcoba y comedor. Reglamentos gratis. Matrícula de 10 á 1.

Compañía Transatlántica

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

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico
El día 26 de Octubre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **MONTEVIDEO** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é islas de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia
El día 11 de Octubre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **ANTONIO LÓPEZ** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabaniá, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admite 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, Cardapno, Coro y Cumana con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curaçao.

Línea de Filipinas
Saldrá de Liverpool y el día 13 de Octubre de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **ISLA DE SÁNCHEZ** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, haciendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires
El día 3 de Octubre saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor **LEÓN** directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias
El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz el vapor **M. L. VILLAVERDE** directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo
El día 25 de Octubre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **FRANCISCO** para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger
Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles, y viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

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

Avisos importantes.—Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

Servicios comerciales.—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean encargados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

COMPañÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIN, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPÚZCOA)

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etcétera, de los sistemas que son propiedad de la Casa Vickers y de los modelos que el Gobierno pueda confiarle, así como, mediante convenio especial, los carros de vapor sistema Thornycroft tan generalizados en Europa para servicios militares, industriales y municipales.

Se hacen toda clase de trabajos mecánicos, tales como construcción y reparación de máquinas, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse á la

Dirección Gerencial—Montalbán, 3, Madrid

ó á la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE **Santiago Garcia Castellón**

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

Administración de fincas con garantías, gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas. Habilitación de Clases pasivas. Representaciones.

Delegación de la GERMANIA acreditada Compañía de Seguros marítimos, fluviales y terrestres, domiciliada en Berlín.

Corresponsal del **DIARIO DE LA MARINA**

NOTA.—Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

ASTILLEROS del NERVION

BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 182 metros de largo por 23 de ancho

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuedtes, armaduras, etc

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Vda é Hijos de J. Barreras

INGENIEROS

VIGO

Constructores de vapores

y lanchas para pesca

con motores de vapor, de petróleo, de gasolina

ó de alcohol

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

Agentes generales en España, de **Plenty & Son Ltd, Newbury.**

Más de ciento veinticinco vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta casa.

ASTILLEROS

TALLERES MECÁNICOS DE CONSTRUCCION

Instalación completa de fábricas e conserveras y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los mas perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones uncionando en España y Portugal.

Se envían presupuestos, pl. nos y especificaciones al solicitarlos.

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA
LINEA REGULAR DE VAPORES
ENTRE BILBAO, SEVILLA, MADRILLA Y PUERTOS INTERMEDIOS

Los salidas semanales de todos los demás puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES GIJÓN Y SEVILLA
Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

QUINCENAL CON BAYONNE Y BUREBOS
Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

Perfumería GAL
Arenal, 2

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
Trimestre.....	4,50
Semestre.....	9
Un año.....	18
Provincia: Trimestre.....	5
Semestre.....	10
Un año.....	20
Unión Postal: Un año.....	60
Asia y America: Un año.....	70

Anuncios: Cuarta plana, precios convencionales; reclamos 30 centimos, noticias una peseta.

RESERVA DE DERECHOS. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.