

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLV.

Redacción y Administración: Pellgrós, 3, entlo. decha-Tel. 2.931

Madrid, Miércoles 23 de Julio de 1913.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.695

Los sucesos de Lisboa

Por una serie de causas—que no tienen explicación plausible, pero que se tocan de un modo evidente en la realidad—vivimos en una separación moral absoluta de cuanto sucede en ese país que constituye con el nuestro la Península Ibérica.

Las informaciones telegráficas y los trabajos de los corresponsales de la Prensa prescinden sistemáticamente de lo que ocurre en Portugal, lo mismo bajo el nuevo régimen republicano que con el antiguo de la dinastía de Braganza.

Si de vez en cuando no tuviese lugar allí algún suceso sensacional ó no se cuidasen el Sr. Lerroux y D. Pablo Iglesias de molestar al Gobierno con reclamaciones sobre la existencia de conspiradores en la frontera, llegaríamos a olvidar que existe el pueblo lusitano, del cual nos separa una valla que es, por lo visto, infranqueable, porque reside en la indiferencia mutua de los habitantes de las dos naciones.

Relatos muy recientes nos pintaban a la nueva República en un estado encantador y próspero en extremo.

Su Hacienda estaba nivelada, la tranquilidad era allí completa, Lisboa llevaba camino de convertirse en Jauja, y solamente las maquinaciones de algunos impenitentes partidarios de la Monarquía, refugiados en las provincias españolas de la frontera, amenazaban la paz espiritual y material que un Gobierno sabio había conseguido para los portugueses.

Tanto mejor para ellos—decíamos aquí los españoles—; y aceptábamos como buenas esas referencias, que no despertaban nuestra atención, preocupada por los asuntos de Africa y por el lo enorme de los internacionales.

Pero cuando más ciertos estábamos de que en Portugal se vivía como en la Arcadia nos vemos sorprendidos por una conspiración de los ultraradicales, que, valiéndose de la dinamita y del terror, quieren derribar al Gobierno y sublevar contra él a los regimientos que guarnecen la bella ciudad por donde desemboca el Tajo.

Y al mismo tiempo se nos descubre con tal motivo que para defender la paz así amenazada el Gobierno lusitano emplea medios tan suaves y persuasivos, que dejan muy atrás a los de Torquemada y Pedro Arbués.

No censuramos tal dureza. El sistema de las contemplaciones con elementos que no respetan la vida de los ciudadanos pacíficos y consideran como medio de propaganda la destrucción y la indisciplina militar ha de parecerse siempre malo.

Pero reconózcase que no es un triste privilegio de la España inquisitorial que algunos pintan en el extranjero el verse obligados a adoptar medidas represivas contra esos criminales, y que nunca se ha llegado aquí a los procedimientos que emplean los carbonarios lisboenses, imitando al Comité de Salud pública de los primeros republicanos franceses.

Encontramos muy bien que el Gobierno lusitano defienda a la sociedad que representa contra semejantes ataques; pero conste que para hacerlo utiliza un sistema que no se atrevería a usar el de ninguna Monarquía liberal, y que dichos ataques provienen de ese radicalismo destructor que sólo persigue sembrar la intranquilidad y detener la nave del progreso, lo mismo en países gobernados por un Rey, que en aquellos que han alcanzado la dicha inefable de caer en manos de la República.

De eso tenemos aquí recuerdos inolvidables, porque cuarenta años no han podido borrar las vergüenzas de 1873, que nos llevaron a ver convertidos en piratas y perseguidos por las escuadras extranjeras a los buques que ostentaban la enseña sagrada de la Patria.

Información de Marina

Movimiento de buques.

Fundearon:
En Melilla, el *Bonifaz*, conduciendo a remolque lancha *Cartagenera*.
En Muros, el *Urania*.
En Caramiñal, el *Molina*.
En Farragona, el *Victoria*.
En Marín, el *Molina*, saliendo al poco rato para Villagarcía.
En Arcila, el *Laya*.
Salieron:
De Barcelona, el *Victoria*.

De Vigo para Marín, el *Molina*, conduciendo comandante general apostadero.
De Ceuta, el *Osado*.

De Alicante, el sumergible portugués *Esperante*.

De Las Palmas, el transporte de guerra chileno *Rancagua*.

De Melilla, el vapor *Vicente Sanz*, conduciendo 90 enfermos de tropa.

Reales órdenes.

Concede la cruz de primera clase del Mérito Naval roja, sin pensión, a los tenientes de navío D. Julio Suances, D. Ricardo Bruquetas y D. Fernando Delgado, y a los alféreces de navío D. Juan Antonio Suances y D. Juan de la Piñera, por servicios prestados en el crucero *Reina Regente* con motivo del accidente ocurrido en dicho buque en 19 de Enero de 1912.

Dispone se den las gracias de Real orden al tercer maquinista D. Benito Sacaluga por su trabajo titulado «Freno de vacío automático usado en los ferrocarriles».

Convenio radiotelegráfico internacional

La Cancillería del Ministerio de Estado publica en la *Gaceta* el Convenio radiotelegráfico internacional, firmado en Londres el 5 de Julio de 1912, revisando el celebrado en Berlín el 3 de Noviembre de 1906 y fijando las condiciones en que deben cursarse los despachos de esta clase por las estaciones costeras y de a bordo.

Todas estas estaciones, según se estipula, deberán cambiar recíprocamente los radiotelegramas, sin distinción del sistema radiotelegráfico adoptado.

Toda estación de a bordo deberá cambiar los radiotelegramas con toda otra estación de a bordo, sin distinción del sistema.

Las estaciones radiotelegráficas estarán obligadas a aceptar con prioridad absoluta las llamadas de peligro, cualquiera que sea su origen; a responder a estas llamadas y a darles el curso que les corresponda.

Cada una de las altas partes contratantes se reserva la facultad de fijar las condiciones para la admisión de los radiotelegramas procedentes de una estación ó a ella destinados, ya sea de a bordo, ya sea costera, que no esté sometida a las disposiciones del presente convenio.

Si se admite un radiotelegrama deben serle aplicables las tasas ordinarias.

Se dará curso a todo radiotelegrama procedente de una estación de a bordo, y recibido por una estación costera de un país contratante ó aceptado en tránsito por la Administración de un país contratante.

Se dará curso igualmente a todo radiotelegrama destinado a un buque, si la Administración de un país contratante ha aceptado su depósito, ó si la Administración de un país contratante lo ha aceptado en tránsito de un país no contratante, bajo reserva del derecho de la estación costera a rehusar la transmisión a una estación de a bordo que dependa de un país no contratante.

El Convenio ha entrado en vigor desde 1.º de Julio del año corriente, y permanecerá vigente por tiempo indefinido y hasta después de un año a partir del día en que se denuncie.

Firman el Convenio, entre otros países, Inglaterra, Alemania, Austria-Hungría, Francia, España, Estados Unidos, República Argentina, Bélgica, Brasil, Portugal, Japón, Suecia, Noruega, Rusia, Siam, Turquía y Uruguay.

Al mismo tiempo se publica un protocolo adicional y el reglamento del servicio radiotelegráfico.

El Convenio, protocolo final y reglamento de servicio fueron debidamente ratificados por España, y las ratificaciones depositadas en el Ministerio de Negocios Extranjeros de Londres, el 27 de Junio de 1913.

EL MONUMENTO A CANALEJAS

Las cantidades ingresadas en la cuenta corriente de la Comisión ejecutiva del monumento a Canalejas rebasa ya la cifra de pesetas 130.000. Esta suma demuestra el entusiasmo con que han trabajado muchos de los admiradores del eminente hombre público para conseguir que el producto de la suscripción esté en armonía con las excepcionales dotes del ilustre estadista cuya memoria se proyecta perpetuar en un monumento.

La Comisión ejecutiva, que no deja de recibir cantidades para este noble y patriótico propósito, ruega a todas las Corporaciones y entidades que hayan votado cantidades con destino a esta suscripción procuren ingresarlas en las respectivas sucursales del Banco de España, dando cuenta a la Comisión de la fecha en que lo hagan para hacerlo público.

LOS TRANVÍAS

No tan sólo nos resulta simpática esta labor que nos hemos impuesto de denunciar y combatir las deficiencias del servicio de tranvías y los abusos que las Empresas y sus empleados cometen con el público, por lo que con ella favorecemos los intereses del vecindario madrileño; resultanos simpática y cómoda, además, porque son tantas las desconsideraciones que el público padece, es tan detestable, tan irregular la organización del servicio y tantos los abusos que apenas iniciada esta campaña se nos denuncian, que casi sin ningún género de trabajo podríamos llenar a diario un largo espacio en estas columnas.

El público está ya harto, y con razón, de tolear que las Empresas que le explotan desconsideradamente y a su costa se enriquecen le traten como no seguramente no tratarían a los negros de Haití ni a los mismos riñones, si fuera posible que en esos países gozaran de más absoluta libertad y más resuelta protección que la que aquí encuentran.

Un ejemplo del soberano desprecio que a las aludidas Compañías y a sus empleados inspira el público lo tenemos en la forma como estos días, de tan altas temperaturas, circulan por Madrid a pleno sol los coches; sin consideración ni a las señoras ni a los niños, llevan, los llamados cerrados, abiertas todas sus ventanillas, sin echar las persianas nada más que cuando el público lo exige, y haciéndolo entonces el cobrador, no como quien cumple un deber, sino, por regla general, con los peores modales, cuando no contesta alguna grosería.

Y menos mal que al fin los coches cerrados llevan persianas; pero cómo resguardarse del sol en las jardinerías abiertas, por sus cuatro caras y sin una mala lona que preserve a los pasajeros de los rayos solares, de la lluvia ó del polvo?

No comprendemos cómo las autoridades pueden permitir que en tales condiciones circulen los coches por Madrid.

¿Y se pretende fomentar el turismo en favor de esta capital!

No es poco tampoco lo que podríamos decir del estado en que salen los tranvías de las estaciones a prestar servicio. Unas veces es la falta de engrase, otras el olvido de los faros, ya un desperfecto no reparado totalmente, y otros mil detalles semejantes, los cuales obligan después en el viaje de retorno, y ya el coche lleno de pasajeros, a detenerlo en la puerta de la estación para efectuar las operaciones olvidadas ó realizadas imperfectamente, sin que ni a los empleados ni a las Compañías se les importe un ardite del vejamen y de los perjuicios que con tal proceder se infieren al público.

En este particular, una de las líneas más castigadas es, sin duda ninguna, la de las Ventas, pues en su estación es muy frecuente ver entrar los coches cargados de viajeros, que pacientemente tienen que ver cómo transcurre el tiempo mientras los traen y los llevan por aquel laberinto de vías, para que los señores empleados enganchen con toda comodidad las jardinerías de remolque.

¿Y saben ustedes por qué no se efectúa esta operación desde por la mañana, como debiera hacerse?

Pues sencillamente porque de ese modo se ahorra la Empresa un buen número de empleados; porque las líneas que hoy están en explotación de servicio cuentan con un personal proporcionalmente escasísimo, y de aquí la irregularidad con que se prestan los servicios y la necesidad de suprimir coches en unas líneas para aumentarlos en otras cuando los toros, la concurrencia a la Bombilla ó algún festejo extraordinario hacen que la gente acuda en gran número a un determinado sitio de Madrid.

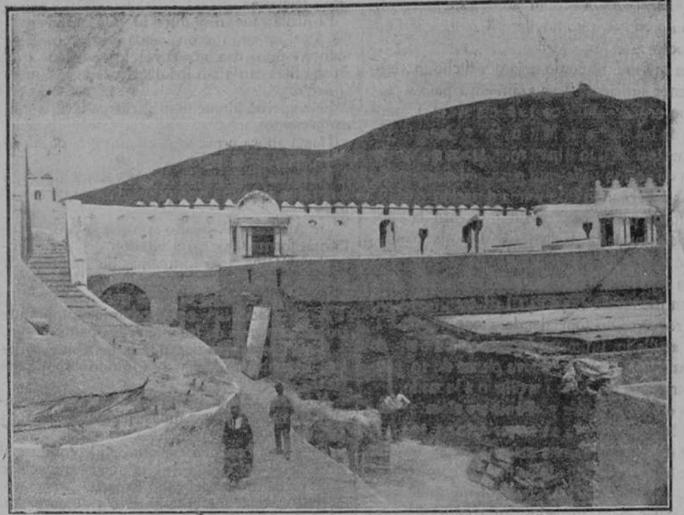
Y como este artículo se hace demasiado extenso, aplazamos para otro día hablar del material, que es escasísimo y deficiente.

La política naval de España

(Continuación.)

Dada nuestra escasa potencialidad económica, no podemos pensar en sostener dos supuestos tácticos: uno en el Atlántico y otro en el Mediterráneo, é imitando la reciente política de Francia, se presenta como oportuna la política de adoptar en nuestras excelentes posiciones estratégicas del archipiélago canario y rías gallegas una defensiva estática, concentrando nuestra potencialidad naval en el Mediterráneo.

En éste poseemos una línea estratégica de un valor extraordinario, cual es Ceuta-Carta-gena-Mahón; en una lucha con Francia una fuerza naval situada en esa bisectriz de sus dos litorales mantendría constante la alarma en sus amenazados puertos, pudiendo concentrar-



Marruecos: Interior de la Alcazaba de Tetuán, donde se ha establecido el pósito de municiones.

se sobre cualquiera de ellos y cortar sus comunicaciones; en una contienda con la Triple Alianza sería una línea que, apoyada en la patrulla torpedera del Estrecho, vigilaría el paso de la escuadra que desde el mar del Norte intentase unirse con las flotas de los mares Tirreno y Adriático, constituyendo un eslabón de la cadena que, prolongada por Bizerta, Malta y Alejandría, aprisionaría el Mediterráneo, impidiendo la amenaza a Egipto por fuerzas del continente y permitiendo con la ocupación de la Tripolitania el transporte de fuerzas de Africa á Europa.

Tenemos, por consiguiente, la necesidad de continuar constituyendo nuestro poder naval en el Mediterráneo y las patrullas torpederas de las rías gallegas, Canarias, el Estrecho y las Baleares.

El poder naval, y en esto están ya conformes todos los autores, lo ha dado siempre y continuará dándolo en lo sucesivo el buque de combate, cuyas características pueden variar, pero que siempre será aquel que lleve en una justa proporción los elementos de ataque y de defensa: los propios franceses que, un día cegados por los entusiasmos de la «Jeune école», se entregaron locamente a la construcción de armas puramente ofensivas, han retrocedido hoy de su acuerdo, a pesar del desarrollo que en estos últimos tiempos ha tenido el torpedo y de la aparición del submarino; es nimio, por consiguiente, otro razonamiento, y sólo cabe continuar metódicamente, pero sin desmayos, la labor emprendida, poniendo inmediatamente la quilla a la segunda división de acorazados, que con la construcción constituya nuestra escuadra del Mediterráneo.

Esta escuadra está falta de exploradores ó avisos, pues no puede sostenerse que uno de nuestros antiguos cruceros, de 17 a 19 millas de marcha, pueda servir de aviso a una escuadra de 20 a 22 millas; esa es una de tantas ligerezas que se producen en la conversación y que tienen menos persuasión que la escasa velocidad de los citados cruceros. En la memoria de todos están las empresas realizadas en la última campaña ruso-japonesa por el crucero *Novick*; sus funciones como descubridor de una escuadra ó apoyo de una escuadrilla torpedera fueron bien probadas. Sin unidades de esta clase una escuadra de buques de combate es como un ciego sin lazarillo; nosotros, por economía sin duda, no los construimos en el primer grupo de nuestra escuadra; pero es de esperar lo haremos en este segundo, aunque sea de modo parco: dos para la escuadra del Mediterráneo, que colocados en los extremos de la línea estratégica antes citada pueden servir de cabezas a las patrullas de Baleares y el Estrecho; y otros dos para las de Canarias y rías gallegas.

Al constituirse nuestro primer proyecto de escuadra, no había entrado el material submarino en el terreno práctico en que se encuentra ya hoy; así no es de extrañar verentrasen en él torpederos, material ya desechado en todo proyecto naval, y en cambio faltasen submarinos. El vehículo destinado en la actualidad a llevar el torpedo ante el enemigo es el submarino ó sumergible del día, y el destroyer, que puede tomar en todo momento la mar, de noche, con tendencias a fundirse en no lejano plazo ambas clases de unidades. Deberían, por tanto, entrar en este segundo proyecto otro grupo de seis destroyers y cuatro sumergibles.

Esto por lo que toca al poder naval; que refiriéndonos al servicio de policía y resguardo de la costa, hay que pensar que los cañoneros tipo *Talleri* ya han dado de sí cuanto cabía exigirles, y conviene ir reemplazándolos por otro material más moderno y marinerero, que pueda sostener el crucero de las costas de Marruecos y efectuar los de Canarias á Río de Oro, Ifni y Fernando Poo, para todo lo cual no sería mu-

cho pedir tres cañoneros nuevos. Hay en esto del resguardo marítimo un problema que algún ministro trató ya de resolver de acuerdo con el ministro de Hacienda y la Tabacalera, encargándose nuevamente la Marina del mencionado servicio, que podría sostener la Tabacalera al desaparecer el que hoy sostiene, ó haciéndolo en otra forma adelantar el dinero para la adquisición de cañoneros; de cualquier modo y como el problema también puede presentarse en Marruecos y originar complicaciones, posible es que encontrase Marina alguna solución para el mismo, que fuese conveniente también para la práctica de su personal.

La habilitación de nuestras bases navales traen consigo necesidades que han sido poco atendidas hasta ahora; necesitan aquellas depósitos para agua, carbón y combustible líquido en tierra; remolcadores, aljibes y barcazas á flote; muelles de atraque y aparatos *Temperley* para las faenas del carbón y, aun quizá mejor y con su mismo objeto, barcazas dotadas de elevadores y descargadores del mineral (un tipo excelente de las cuales hemos podido apreciar en Dakar, de una patente italiana).

Cartagena, posición central en el Mediterráneo, requiere un dique para buques hasta de 30.000 toneladas, y quizá fuese conveniente el estudio para la instalación de varaderos en Mahón y Ceuta ó Tarifa, con destino al material de las patrullas torpederas. Y de hangares para dirigibles en Mahón, Cartagena y Ceuta.

Como vemos, las dos notas que indicábamos al principio coinciden, pues las necesidades de nuestra Marina, por las que requiere el Estado, son análogas á las del extranjero, y aquí como allí se dibujan los tres tipos de buque: acorazados, cruceros ligeros y submarinos; claro es que nuestra modestia impide que aquéllos sean del tipo más poderoso, como el *Queen Elisabeth*, ni los otros en el número que tienen las grandes Potencias; pero un término medio y método en su construcción nos sostendrá en nuestro nivel correspondiente, que sin alcanzar el de aquéllas, tampoco debemos entrar en el de las neutralizadas, que envuelve la idea de la pérdida de la independencia y la nacionalidad; pues mal puede desear la propia, individual, quien la encierra en estrecho marco dentro de la sociedad que constituye, dejando ya a un lado el cariño al suelo que nos vio nacer y los afectos naturales dentro de esa sociedad, que son sentimientos instintivamente humanos.

El tipo del acorazado debe ser á desarrollarse entre 20 y 22.000 toneladas, con andar de 21 a 22 millas, artillería principal de 37 centímetros y antitorpedera de 15 centímetros, y dotado con tubos submarinos para torpedos de 53 milímetros; las torres montadas en el eje longitudinal del buque á distinto nivel, y el acorazamiento en la misma inteligente distribución que caracteriza el de los acorazados del primer grupo.

Los cruceros ligeros están reunidas sus condiciones en el reciente tipo inglés «*Amphion*», de 3.340 toneladas y 25 millas, que siendo casi un scout, tiene el desplazamiento suficiente para hacer el servicio de crucero con toda clase de tiempo.

Los destroyers es sin duda un material cuyo precio de tonelada es caro; pero con esta clase de buques, su única defensa está en la velocidad, y ésta cae si sus dimensiones se reducen, por pequeño que sea el mal tiempo; por este motivo resultan de poder muy limitado los del primer grupo construídos; hoy generalmente se construyen ya de 1.000 toneladas, pero teniendo en cuenta nuestros medios, señalamos un tonelaje de 700 toneladas y 30 millas de velocidad.

En la navegación submarina, y para un personal nuevo en esta clase de material, parece más racional adquirir sumergibles tipo Lau-

buñ, mejor que submarinos derivados del tipo Doblado, su gran flotabilidad les da serias garantías de seguridad, fioreciendo mucho su navegación en la superficie, y su único defecto de tardanza en prepararse para la sumersión se ha demostrado en algunos casos de pruebas comparativas que no lo es.

La práctica de construcción de este material submarino de la Casa Vickers haría mejorarse el modelo Laubeuf que se le encargase en nuestros astilleros, si á ello se prestaba la Casa propietaria de la patente.

El *Ystave Zede*, último, parece ser el tipo más perfecto en la actualidad de este material; ya como en el tipo anterior todo es cuestión del motor.

Los cañoneros, como dejamos dicho, necesitan tener suficiente desplazamiento para sostener un crucero duro como suele ser el del servicio de las costas de Marruecos y Canarias en los meses de otoño é invierno; tienen que tener radio de acción suficiente para poder ir de Canarias á Fernando I y una dotación bastante nutrida para poder en un momento dado, y dejando cubierta la batería de una banda, echar en tierra una columna de desembarco de 50 á 70 hombres, cosa que no puede hacerse con menos de 125 á 140 de dotación, y todo esto requiere un tonelaje de 1.000 toneladas, bien artillado, importando más el número de piezas que su calibre; nueve piezas de 10 centímetros nos parece un artillado adecuado; los tipos «Dwarf» inglés y «Panther» alemán dan muy buen resultado en su servicio en toda la zona de África, en este material debe desistirse de toda idea de poder utilizarlo como torpedero, suprimiendo por consiguiente toda clase de locales para torpedos impropios de su reducido andar, que no debe pasar de las 14 millas y con ventaja para la comodidad de la dotación.

Esto, por lo que se refiere á material naval, no es exagerado, es un segundo avance casi tan modesto como el primero, que alcanzaría un valor sólo en material naval, sin contar con la habilitación de las bases de unos 225 millones de pesetas, cantidad enorme ciertamente, pero que se subdivide en las anualidades que se considere conveniente para no recargar el presupuesto general. Lo que no admite espera es el plazo de entrega; todos los Estados se preparan para el 1917, y en dicho año, por consiguiente, debe ser recibido ese material, y si el cierre de las Cortes por estas minucias de nuestra aborrecible política interior tienen supeditada á miserias humanas, personalismos de medianías, los grandes intereses de la defensa nacional, hay que buscar una fórmula que permita indicar á las Casas constructoras las intenciones del Gobierno, á reserva de la aprobación posterior de las Cortes, para que presenten proyectos y acopien materiales.

F. de C.

(Continuará.)

MARRUECOS ESPAÑOL

Luchando con los moros

DE TETUAN

Poblado caño eado.—La junta del domingo.—Incertidumbre.—Descanso á las tropas.—¿Por la paz?—Enfermos á la legua.

TETUAN, 23.—Durante todo el día de ayer se tomaron numerosas precauciones en vista de la actitud nada tranquilizadora de los moros, que á juzgar de los bien enterados, proyectaban un ataque general á la plaza.

Por la tarde, las baterías del campamento principal cañonearon el poblado de Bu Esnal, donde un compacto núcleo de cabileños parecían lanzarse en rápida agresión y con gran acometividad sobre nuestras tropas.

Cada vez son más contradictorias las noticias que se tienen respecto de los acuerdos tomados por los representantes de las cabilas en la junta que celebraron en Abd-es-Selam. Las informaciones españolas aseguran que se acordó suspender la campaña en tanto que los españoles no prosigan el avance.

En cambio los periódicos franceses dan por segura la decisión de los moros de no cejar en sus propósitos de ataque.

Hoy marcharon á Río Martín los batallones de Madrid y Barbastro.

Acamparán allí tres días, que dedicarán los soldados al reposo.

Sucesivamente lo irán haciendo las restantes fuerzas.

Dícese que el viernes volverán á reunirse los cabileños en el santuario de Muley Selam, á fin de tratar de las condiciones para una paz honrosa.

Del interior hay muchos moros que aconsejan la cesación de hostilidades.

Esta noche ha zarpado para Málaga, con una nueva expedición de enfermos, el *Vicente Sanz*.

El *Carlos V* ha salido á recorrer la costa.

Otro paso militar.—En el valle del río Negrón.

GRUTA, 23.—Una columna, al mando del teniente coronel de Estado Mayor D. José Priego, compuesta de dos compañías del regimiento de Borbón, un escuadrón del de Albuera, otro de Vitoria y una sección de Ingenieros, recorrió el valle del río Negrón y los lugares donde se suelen esconder los rebeldes para cometer agresiones en la carretera de Tetuan.

La columna regresó al anochecer sin haber encontrado al enemigo, y no pudiendo quemar las malezas que sirven de guarida á los moros á causa de la humedad y espesa niebla reinantes.

Castigos moros.—Prohibiendo el robo.

en una reciente reunión el referido cheik le dijo que podían hacer la guerra en la forma que quisieran, pero que no se dedicaran al robo, porque esto era provocar, y en vista de que no le han hecho caso se propone castigarlos. Se espera de un momento á otro que la emprendan á tiros unos contra otros.

EN EL GARB

Un combate.—Descalabro del enemigo.—Tranquilidad. Pasos militares.—Franceses y españoles.—El Sr. Villanueva.

TÁNGER, 23.—Noticias de Alcázar afirman que ayer las tropas españolas sostuvieron un combate con numerosos contingentes moros de la región de Yebala que se acercaron á nuestras posiciones.

El tiroteo fué muy nutrido por ambas partes. Los moros fueron rechazados completamente y pudieron advertirse los estragos que en sus filas causaban los disparos de los nuestros.

Se cogieron al enemigo varios cadáveres con arma merta.

Hasta ahora no se sabe el número de nuestras bajas, si las hubo.

Personas llegadas de Arcila y Larache dicen que reina absoluta tranquilidad en toda la región.

De Alcazarquivir salió esta mañana una columna formada por un batallón del regimiento de la Reina, tres compañías de Infantería de Marina y dos baterías de montaña.

Las fuerzas llegaron hasta el Lucus. Al otro lado del río estaban maniobrando tropas francesas de Infantería y «spahis».

Estas fuerzas rindieron honores á las españolas, presentando armas y tocando la Marcha Real.

Nuestras tropas dieron frente á las de la vecina República y las bandas ejecutaron La Marsellesa.

El vapor *Teodoro Llorente*, que conduce al presidente del Congreso, ha quedado anclado esta noche detrás del cabo Espartal.

Entrará mañana en el puerto y desembarcará el Sr. Villanueva.

DE MELILLA

Un convoy.—Regreso de cabileños. MELILLA, 23.—Ha llegado el cañonero *Bonifaz*, procedente de Cádiz.

Ha traído á remolque la lancha *Cartagenera*, que prestará servicio en Mar Chica, á fin de hacer convoyes de la Restinga á Nador-Zeluán.

Hoy han regresado unos 800 moros de segar en Argelia.

Hay tranquilidad en todo el territorio.

DE PROVINCIAS

Fuerzas á Larache. CÁDIZ, 23.—A las siete y cuarto de la tarde ha zarpado para Larache el vapor *Canalejas*.

Van en él los siguientes oficiales de la última promoción, destinados á los distintos Cuervos que operan en el Garb:

D. Agustín Muñoz, D. Luiz Zanón Juárez, D. José Bertomeu Bisquet, D. Juan Sánchez Blanco, D. Julio García Ramos, D. José Aranz, D. Luis Díaz Montes y D. Jaime Garrigó.

Van además á cubrir bajas dos sargentos, seis cabos y 55 soldados y una sección de Sanidad, formada por un primer teniente, un sargento, cuatro cabos y 43 soldados.

El buque va atestado de ganado y material de guerra.

La Cruz Roja de Córdoba. CÁDIZ, 23.—La Junta de Damas de la Cruz Roja se ha personado en el hospital militar, procediendo á un reparto de ropas y tabaco á los enfermos y heridos de la campaña.

En el hospital militar.—Enfermos que mejoran.—El «Canalejas».

CÁDIZ, 23.—El gobernador militar ha visitado hoy, en el hospital, á los soldados heridos en la campaña.

En el tren mixto han marchado para Sevilla 80 enfermos.

Han sido dados de alta el teniente del regimiento de Covadonga D. Emiliano Alvarez, que padecía paludismo, y el oficial de misma graduación de Las Navas D. Luis Villar, que también padecía paludismo, habiendo desaparecido la gravedad. El Sr. Alvarez marcha á Madrid para reponerse.

En el hospital de San Juan de Dios ha fallecido el soldado Gregorio Manzanares Martín, natural de Albacor, provincia de Guadalajara.

Los demás enfermos mejoran; entre ellos hay cuatro graves, que son atendidísimos.

Se ha presentado en el Gobierno militar los oficiales siguientes destinados á Larache: señores D. Manuel Oliver y Fernández Bustelo, y los médicos militares Sres. D. Enrique Sánchez Viehs, Pedro Espinosa y Manuel Abrines, este último destinado á Alcazarquivir.

Llamado por el ministro de la Marina marchará mañana á Madrid el capitán del puerto Sr. Ambulody.

A bordo del vapor *Canalejas* han sido embarcadas hoy 2.700.000 pesetas para cubrir las atenciones del presente mes.

Cuadros eventuales.

Se crea transitoriamente en cada una de las comandancias generales de Ceuta y Larache un cuadro eventual del personal del Cuerpo de Intendencia.

Información militar

Los mozos en filas.

Se ha dispuesto lo siguiente:

1.º A los mozos del cupo de filas que al corresponderles ingresar en ellas hubieran servido ó estuvieran sirviendo como voluntarios en el Ejército, y se hallasen acogidos á los beneficios del capítulo XX de la ley de Reclutamiento, mediante el pago de la cuota militar, se les abonará por la primera situación de servicio activo, con arreglo á las prescripciones del art. 256, el tiempo que como tales voluntarios hubieran servido, entendiéndose que esto no ha de relevarlos de la obligación de concurrir á los períodos de instrucción de que trata el art. 273 de la misma ley, mientras pertenezcan á dicha primera situación de servicio activo.

2.º Cuando la incorporación á filas de los individuos del cupo de instrucción tenga sólo por objeto enseñarles ésta, aquellos que en fecha anterior al llamamiento hayan servido en el Ejército voluntariamente un plazo que no sea menor de seis meses quedan dispensados de ser llamados para recibir instrucción.

Cuadro eventual

Se crea transitoriamente en cada una de las Comandancias generales de Ceuta y Larache un cuadro eventual de personal del Cuerpo de Intendencia.

De todas partes

Mitin conjuncionista.

OVIEDO, 23.—Se ha celebrado el mitin conjuncionista anunciado, asistiendo gran concurrencia.

Hicieron uso de la palabra varios oradores locales, combatiendo á D. Melquiades Alvarez por su evolución hacia la Monarquía.

El Sr. Soriano habló luego, diciendo que compadecía á D. Melquiades, que éste se había equivocado y que había cometido una felonía al marcharse sin consultarles.

El Sr. Pablo Iglesias discursó en contra de la Monarquía, agregando: «así como pusimos el veto á Sr. Maura, advertimos á D. Melquiades que si éste quisiera ingresar de nuevo en nuestro ampo se le rechazaría».

Reparto de socorros.

BILBAO, 23.—El presidente de la Diputación ha ido á Ondárroa con el secretario de la Junta de socorros á las familias de los naufragos de la gabarra, entregando 500 pesetas á cada dueño de los tres vapores que salieron de aquel puerto en auxilio de los naufragos y 50 pesetas á cada tripulante de dichos vapores y felicitándolos por su heroica conducta.

En breve se repartirán socorros en Bermeo.

Suicidio de un fugado.

JEREZ, 23.—Escalando las tapias del cuartel se fugó el soldado José Rodríguez Martínez, natural de Baeza.

Más tarde ha sido recogido su cadáver, que estaba cogado de un olivo.

Ignóranse los móviles que le han impulsado al suicidio.

La feria de Valencia.

VALENCIA, 23.—Ha comenzado la animación precursora de la famosa feria que celebra esta población, y que dura desde mañana, que comienza, hasta el día 4 de Agosto.

Ha llegado, procedente de Orán, el primer vapor que conduce turistas.

Vienen de éstos 450 pasajeros.

Hay gran entusiasmo por las corridas de toros.

El «gorco» en Bilbao.—El director de Comercio.

BILBAO, 23.—El número 20.162, premiado con el «gorco», se ha vendido en la Administración de la calle Ascao.

Lo repartió un vendedor ambulante, ignorándose sus poseedores.

En el último tren de Santander ha llegado el director general de Comercio, Sr. D'Angelo. Viene á estudiar el problema de la emigración.

Fue recibido por el gobernador y una Comisión de la Cámara de Comercio. Mañana se le obsequiará con un banquete.

Accidente de trabajo.—Concesión de un crédito.

OVIEDO, 23.—En los altos hornos de la fábrica de Hierres el obrero Pedro Riestra Bravo se cayó de una altura de 15 metros, falleciendo al ser llevado al hospital.

En la sesión de la Diputación provincial se acordó conceder un crédito de 25.000 pesetas para atender á los gastos del viaje del Rey.

Elección de presidente.

BOGOTÁ, 23.—En el Congreso ha quedado elegido presidente por unanimidad D. José Vicente Concha.

Quedó aprobada luego una enmienda encaminada á que la Cámara colabore con el Poder ejecutivo en pro de una solución de los problemas nacionales urgentes.

Violento incendio.

NEW YORK, 23.—Esta tarde en Binghampton se ha declarado un violento incendio que ha destruido por completo un gran taller de confecciones; han perecido cincuenta modistas, resultando heridas otras cincuenta.

Hundimiento en una mina.

AIX LA CHAPELLE, 23.—Al procederse hoy á la perforación de un nuevo pozo, en las minas de carbón de Ubach, se ha producido un derrumbamiento, quedando sepultados quince obreros. Se cree que todos ellos han perecido.

El collar del Bosque de Bolonia.

PARÍS, 23.—El collar falso encontrado ayer en el Bosque de Bolonia es copia del robado al joyero Sr. Salomón y hecho á título de reclamo por una artista de variedades por el representante de una fábrica de perlas falsas, llamada Harnsbytel, quien lo perdió al pasar por el Bosque.

La separación de la Iglesia y el Estado.

LONDRES, 23.—La Cámara de los Lores ha aprobado por 242 votos contra 48 una enmienda presentada por lord Salisbury, rechazando en segunda lectura el «bill» de separación de la Iglesia y del Estado en el país de Gales.

La revolución en China.

LONDRES, 23.—Un telegrama de Shanghai participa que continúa la revolución china, alcanzando muy serias proporciones.

El general Gemikai ha sido asesinado por sus tropas, que en número de 3.000 hombres se han unido al ejército del Norte.

Las avanzadas del ejército del Sur se dirigen hacia la frontera de Chantung.

Se anuncian nuevos combates.

Las obras de Tolstoy.

MOSCÚ, 23.—El Tribunal ha ordenado sean destruidos tres volúmenes de las obras del conde León Tolstoy, que contienen su traducción de los cuatro Evangelios y los comentarios que á ellos puso el ilustre escritor.

Solución de una huelga.

LONDRES, 23.—Comunican de Hull que, habiendo concedido los patronos un aumento de cinco céntimos por hora á los descargadores, éstos han vuelto al trabajo.

La infanta Isabel en Zaragoza

EN EL MANICOMIO.—Una excursión al campo de tiro.—Almuuerzo.

ZARAGOZA, 23.—S. A. R. la infanta Isabel visitó el Manicomio, admirando la excelencia del servicio.

Asistió al paso de las balsas por el clero desde el puente viejo; presencié los ejercicios de los exploradores, felicitándolos.

Después fué al campo de tiro de San Gregorio, donde presencié el desfile de las tropas.

La infanta va invitado á comer á los generales y otras entidades civiles.

Numeroso gentío la acompaña á todas partes.

Una serenata.—A Logroño y Burgos.

ZARAGOZA, 23.—La infanta ha sido obsequiada esta noche con una serenata y ha entregado muchas limosnas.

Mañana S. A. oírá misa y comulgará en la capilla de la Virgen del Pilar, despidiéndose de la Virgen. A las once saldrá para Logroño acompañada del capitán general y se detendrá en el bocal del canal de Aragón y dos horas en Tudela.

Por la tarde saldrá la egregia dama con dirección á Nájera, donde pernochará, marchando el jueves á Burgos y Santo Domingo de la Calzada.

EN SANTANDER

El verano de los Reyes

SANTANDER, 23.—El duque de Santo Mauro ha manifestado al alcalde que la estancia oficial de los Reyes en el palacio de la Magdalena durará todo el mes de Agosto, llegando el día 3 á bordo del *Giralda* procedentes de Inglaterra.

Los infantes vendrán por ferrocarril desde San Sebastián.

Desde aquí marchará el Rey á Gijón y Bilbao, quedando en el palacio la Reina y los infantes.

Ascienden á unas cien personas entre séquito y servidumbre, las que ocuparán el palacio de la Magdalena.

Prestará servicio de guardia durante la permanencia de SS. MM. fuerzas de la benemerita.

Ha fallecido la viuda de Gimazo, habiendo visitado el cadáver el Sr. Maura, que se quedó para velarle.

La "Gaceta"

Sumario del día 23 de Julio de 1913.

Ministerio de Estado.

Real decreto nombrando caballero gran cruz de la Real y distinguida Orden de Carlos III á D. Tristán Alvarez de Toledo y Gutiérrez de la Concha, duque de Bivona y conde de Xiquena.

Ministerio de Gracia y Justicia.

Real decreto nombrando para la canonjía vacante en la Santa Iglesia Catedral de Salamanca al presbítero D. Jacinto Esteban Prieto.

Otro promoviendo á la capellanía de Reyes Católicos, vacante en la Santa Iglesia Metropolitana de Granada, al presbítero doctor don Alfonso Izquierdo Martínez, beneficiado de la misma iglesia.

Ministerio de la Guerra.

Real orden exceptuando del servicio en filas al recluta Cristóbal Taviera Tudela.

Ministerio de Hacienda.

Real orden aprobando el pliego de condiciones á que ha de ajustarse el arrendamiento de servicios para efectuar el de recaudación de las contribuciones é impuestos cuya exacción se verifique por medio de recibo talonario, del de cédulas personales y de los débitos á favor del Estado, cualquiera que sea su origen.

Ministerio de Fomento.

Real orden disponiendo que el día 26 del actual no haya sesión oficial de Bolsa.

Otra autorizando á favor del presidente de la Junta local de Colonización del monte Pinar de la Algaída, el gasto de 10.000 pesetas para atender á los de instalación de dicha colonia en el tercer trimestre del año actual.

DE BARCELONA

Viaje de un archiduque.—Un agente de emigración de onido.—La huelga de fundidores.

BARCELONA, 23.—En el vapor correo de Palma ha llegado ayer el archiduque de Austria, D. Luis Salvador, que salió para París de incognito.

La Policía del puerto ha detenido á un muchacho de quince años que, hace algunos días, robó 2.500 pesetas á su principal en el pueblo de San Felú de Llobregat e intentaba marchar á la Argentina; un agente de emigración le había proporcionado el pasaje.

La Policía detuvo á un agente que embarcó á otro sujeto que había cometido otro delito y que al ser detenido por un agente de Policía intentó su borrarle.

Dicho agente de emigración fué detenido otra vez por haber embarcado á 45 emigrantes con documentos falsos.

También ha sido detenido en el puerto un individuo condenado por adulterio que intentaba marchar á la Argentina.

Los obreros fundidores siguen en huelga en número de 247, sin concaciones.

De 645 tahonas que tiene la capital hay paradas 92, siendo ínfimo el número de huelguistas.

Trabajan 67 soldados.

Hoy se han registrado cuatro coacciones de poca importancia.

Una en la calle de las Cortes, en la que cinco huelguistas agredieron á un repartidor; éste se defendió disparando un tiro sin consecuencias.

Siguen las precauciones.

El secuestro de un ingeniero español

Copiamos de *La Revista Minera*: «Hace cuatro días recibió el senador D. Lorenzo Alonso Martínez un cablegrama desde San Antonio, Estado de Tejas, en que nuestro compatriota Sr. Fernández Garrido le comunicaba que el ingeniero español D. Fernando de Benito estaba en libertad.

Nada hemos querido hacer público acerca de este desagradable suceso, porque sabíamos que la familia del Sr. Benito ignoraba que estuviera prisionero.

La noticia llegó á Madrid por cablegrama del 26 del próximo pasado, dirigido por el señor Garrido al Sr. Alonso Martínez desde Eagle Pass, punto del Estado de Tejas, próximo á la frontera mejicana. En dicho despacho se decía que el Sr. Benito había sido secuestrado en las minas por una partida revolucionaria, que exigía á la Empresa 50.000 pesos por el rescate, y se rogaba al Sr. Alonso Martínez que recomendase el asunto á su hermano político, el señor conde de Romanones, para que nuestro ministro en Washington procediese enérgicamente.

Sin duda por la situación en que se halla Méjico, y por tratarse del Estado mejicano de Coahuila, fronterizo con los Estados Unidos, se estimaba más eficaz la acción del Gobierno norteamericano.

En el ministerio de Estado ya se conocía el hecho y se estaba negociando; pero se activaron las gestiones, y éstas han dado, felizmente, el resultado apetecido, según se ha sabido, sin más detalles, por el cablegrama citado al principio.

Los distinguidos ingenieros de minas españoles Sres. Garrido y Benito son, respectivamente, gerente é ingeniero de la Empresa minera Sociedad Carbonífera de Sabinas.»

ORENSE

Automóvil despeñado.—Robo en una iglesia.—Incendiaría detenida.

ORENSE, 23.—En las inmediaciones de Alariz un automóvil que guiaba el distinguido joven Sergio Mascareñas, conducido por el abogado D. Laureano Peñáz y otros viajeros, todos de Verín, al vencer una curva se saltó de la carretera, despidiendo á todos los viajeros y rodando por un pendiente, al final de cual quedó completamente destruido. El Sr. Peñáz resultó con magullamientos; los otros, con ligeras contusiones, habiéndose salvado de la muerte milagrosamente.

Se les transportó en carruaje á Alariz, donde fueron auxiliados y bien atendidos.

Las primeras noticias del accidente fueron alarmantísimas.

En el pueblo de Toza, Ayuntamiento de Taboada, ha sido robada la iglesia parroquial.

Los «caicos» se han llevado los cepillos con el dinero, todos los efectos de plata y hasta la corona de la Virgen y trozos de la cruz parroquial.

Se ignora quiénes sean los autores.

La Guardia civil hace diligencias para descubrirlos.

En el pueblo de Arnedo, partido de Valdeorras, ha sido detenido la Asociación García Escudero, de cincuenta y dos años, como presunta autora del incendio de unas medas de cemento, que pertenecían á sus convencios Verísimo Mateo y Virginia Núñez. Obró por resentimientos personales.

Ha sido encarcelada á disposición del Juzgado.

Los aliados balkánicos

La ocupación de Andrinópolis.—La situación de Bulgaria.

VIENA, 23.—Asegúrase que Enver Bey intentó con sus fuerzas tomar por sorpresa la plaza de Andrinópolis, pero fué duramente rechazado.

Se afirma que la Caballería turca abandonará seguidamente sus posiciones de Bachi-buzuks.

Parece ser que la situación en Bulgaria se ha agravado agudamente, pues se ha recibido una noticia diciendo que el momento es desesperado por la excitación popular, y se advierte á las canchlerías que deben estar preparadas á toda eventualidad.

Los serbios en Belgradchik.

BELGRADO, 23.—Los serbios han ocupado esta mañana la población de Belgradchik.

Ayer y hoy continuaron los combates en toda la línea, habiéndose rechazado varios ataques de los búlgaros.

Bulgaria y Rumania.

VIENA, 23.—Parece que los Gobiernos de Bulgaria y Rumania están ya de acuerdo sobre las cesiones de territorio que aquí ha de ceder al segundo. Se prepara el nombramiento de una Comisión militar que fije las condiciones de un armisticio.

IBARRA Y COMPANIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Traosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartal, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Traialgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.473; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleo, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibatzábal, 742; Luchina, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España: Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves. Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos. Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias. Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

Para más informes: oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

INSTITUTO COMERCIAL

Centro de Enseñanza modelo legalmente constituido.
(FUNDADO EN 1903)

Calle de la Montera, número 4, Madrid

Profesorado Titular, Nacional y Extranjero.

Material completo de enseñanza.

Director y Jefe de Estudios: D. J. ARISTIDES MUÑOZ Y MUÑOZ

Profesor Mercantil y de Matemáticas de la Escuela Libre de Comercio.

Este Centro de Enseñanza se dedica a la preparación para obtener los títulos correspondientes a los tres grados de la Carrera Mercantil con arreglo y estricta sujeción a los programas y textos oficiales, y en general a todas las relacionadas con los Estudios comerciales, contando para ello con el personal siguiente:

D. Francisco Gassol, Ingeniero de Caminos. Ciencias.—Sr. García Bermejo, Idiomas.—D. Alfredo Barba, Ingeniero Industrial. Ciencias.—D. José Horno, Abogado-Letras.—Señor Maller, Idiomas.—D. Nivardo Pina, Abogado-Letras.—D. Ramón Fernández, Idiomas.—D. Enrique Menéndez, Profesor Mercantil. Ciencias.—D. Francisco Chabran, Idiomas.—D. Eduardo González, Caligrafía.-Mecanografía.—Srta. Mercedes Alzamora Pérez, Caligrafía.-Taquigrafía.

Honorarios módicos.—Pídanse instrucciones y reglamento.

NOTA

Con motivo de la convocatoria a oposiciones para cubrir plazas del Cuerpo pericial y auxiliar de Contabilidad del Estado, se ha organizado una preparación especial.

PIDANSE FOLLETOS

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., metraladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-In-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-In-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Gulpuzosa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Kint, para proyectiles; polígonos de Kilmeara y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-In-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burlak», crucero de primera clase, de 13.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nosho», crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dimitrios», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeances», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes: construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha construido 70 buques de distintas clases.

Diario de la Marina

PRECIOS DE SUSCRIPCION

Madrid: Un mes, 1,50 ptas.; trimestre, 4,50; semestre, 9; año, 18.
Provincias: Trimestre, 5 pesetas; semestre, 10; año, 20.
Unión postal: Año, 60 pesetas.
Extranjero: 70 pesetas.

Número suelta. 10 CENTIMOS

ANUNCIOS

Estos deben ser por lo menos para tres meses; tomándose los por seis ó por un año se hará una bonificación del 5 y 10 por 100, respectivamente.
Los cobros se hacen siempre anticipados y directamente por esta Administración.
Los pagos en valores declarados, giro mutuo ó postal.
Los señores anunciantes que por la índole especial del reclamo sólo desearan el anuncio por un mes ó días determinados, se insertarán a razón de 0,15 pesetas línea sencilla por día.
Se admiten 4 insertaciones a un precio convencional.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores
«INFANTA ISABEL»... de 10.000 toneladas (2 hélices).
«BARCELONA»... de 7.500 id.
«CADIZ»... de 7.500 id.
«VALBANERA»... de 7.500 id.

El primero de estos buques hace sus viajes directos a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespés, Tetuán, 14.

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena é Hijos.—En Málaga Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 2.

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, a Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del Litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston.

Este servicio lo practican los vapores correos
«MIGUEL M. PINILLOS»... de 4.500 toneladas.
«CONDE WIFREDO»... de 5.000 id.
«MARTIN SAENZ»... de 5.500 id.
«PIO IX»... de 6.000 id.
«CATALINA»... de 8.000 id.
«BALMES»... de 6.500 id.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea de Buenos Aires.

Servicio mensual saliendo mensualmente desde Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires; el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz y Barcelona. Cominación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de New-York, Cuba Méjico.

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Barcelona el 25, de Málaga el 28, y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz el 27 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puertos del Pacífico con trasbordo en Puerto Méjico, así como para Tampico con trasbordo en Veracruz.

Línea de Cuba Méjico.

Servicio mensual a Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 15 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costa Firme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de «Sociedad-Colombia».

Línea de Venezuela-Colombia.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Puerto Plata (facultativa), Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla, Curaca, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico 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. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curacao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

Línea de Filipinas.

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 8 Enero, 5 Febrero, 5 Marzo, 2 y 3 Abril, 28 Mayo, 25 Junio, 23 Julio, 21 Agosto, 17 Septiembre, 15 Octubre, 12 Noviembre y 10 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sea: 28 Enero, 25 Febrero, 23 Marzo, 22 Abril, 20 Mayo, 15 Junio, 15 Julio, 12 Agosto, 9 Septiembre, 7 Octubre, 4 Noviembre y 2 y 30 Diciembre, directamente para Singapur demás escalas intermedias que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Fernando Póo.

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernando Póo el 5, haciendo las escalas de Canarias, y de la Península indicadas en el viaje de ida.

Este vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.—La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.—Para rebajas á familias, precios especiales por camarotes de lujo, rebajas en pasajes de ida y vuelta y demás informes que puedan interesar al pasajero dirijirse a las Agencias de la Compañía.
AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de mercancías arduas, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el servicio de Comunicaciones Marítimas.—Servicios Comerciales.—La sociedad que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

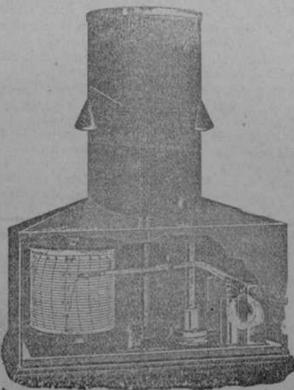
Azopardo & CA
Consignaciones, Embarques
Aduanas y Fletamentos
Cádiz (ESPAÑA)

Julián Pescador

Sastrería Militar y Paisano.—Rambla de Santa Mónica, 9, 1.º
BARCELONA

Especialidad en los uniformes de la Marina de guerra y Compañía Trasatlántica. Grandes rebajas y economías para las clases subalternas. Impermeables á medida y trajes y abrigos para señoras y niños.

J. DALMAU MONTERO, S. en C.



Barómetros, Migrómetros, Termómetros, Anemómetros Gemelos de teatro y de campaña, Aparatos de física, Cintas, Metros, Niveles de todas clases, Estuches de compases, etc.

Fabricación y reparación de aparatos de medida eléctrica.

Ronda Universidad, 20
BARCELONA
Fuentes, 12 (junto á Arenal)
MADRID

Pistolas automáticas Victoria

Calibres 6,35 y 7,65



Arma de trabajo mecánico muy notable, de absoluta solidez, de extraordinaria precisión.

Eduardo Schilling (S. en C.)

MADRID Alcalá, 14 BARCELONA Fernando, 23 VALENCIA Paz, 13

CASA RECOMENDADA

“EL PRECIO FIJO”

41, PRINCIPE, 41 - MADRID

Fábrica de ropa blanca, Equipos para novia, Batas, Faldas seda y lana, Sombreros, Capotas, Vestiditos para niño y Canastillas para recién nacidos.

Fábrica de blusas.

Todo á precios de almacén.

Unica casa de EL PRECIO FIJO