

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.107

Redacción y Administración,

Madrid Viernes 30 Septiembre de 1904

Calle de las Venegas, 5

Dos ediciones diarias

IMPRESIONES

Nos hallamos en un momento muy crítico de la vida nacional. Aunque los interesados en que subsista el actual orden de cosas en la política del país, se empeñen en cerrar los ojos ante la realidad, es lo cierto que en el interior se acentúa un gran movimiento en busca de nuevos derroteros, convencida ya la inmensa mayoría de los españoles de que es imposible continuar por más tiempo gobernados por una oligarquía de mediocres, que todo lo sacrifican al interés de las personas, sin preocuparse para nada del bien público.

La pujanza adquirida de poco tiempo acá por los republicanos, y el recibimiento hecho en Barcelona al Sr. Salmerón, lo demuestra de modo bien patente, sólo puede explicarse por el apoyo que han venido a dar á esos ideales muchos liberales que antes transigían con los partidos dinásticos, de los cuales desentendidos convencidos de que éstos son incapaces de sacar á la Nación de la ruina, á que le han conducido con sus torpezas y sus egoísmos.

De otro lado, en la política exterior cada vez aparecemos más rebajados, desdenando Inglaterra tratar con nosotros en el arreglo con Francia para la cuestión de Marruecos, en la cual hemos quedado á merced de esta última nación que nos contentará dándonos á roer el hueso, mientras ella se reserva la carne para satisfacer su apetito de dominio y expansión en el Norte de África, sin que por eso dejemos de quedar comprometidos, si se llega, como todo hace presumir, á aceptar ese acuerdo, con las responsabilidades inherentes á su cumplimiento, en el concepto de garantizar el orden en la parte de territorio de aquel sultanato que se señale para el ejercicio de nuestra influencia. Y pronto vamos á salir de dudas, pues según todas las noticias, el acuerdo franco-español está á punto de ultimarse.

En esta situación, sin cultura bastante en las masas á fin de verificar en la política interna el cambio de orientación que la Nación indudablemente necesita para marchar hacia adelante en el camino de su reconstitución, sin potencia económica asegurada, en completo estado de indefensión por tierra y mar, y dirigida por un Gobierno que sólo para el error tiene energías, España se halla en uno de los momentos más difíciles de su existencia.

El jefe del partido republicano, con un gran sentido político, ha preconizado en sus últimos discursos la necesidad en que la Nación se encuentra de contar con un Ejército fuerte y una Marina capaz de hacer valer la influencia de España en el concierto de las demás naciones europeas, y ha afirmado que esta es la necesidad nacional más urgente que hay que satisfacer desde el Gobierno; contrastando esta manifestación tan categórica con la pusilanimidad del actual presidente del Consejo de Ministros y del ministro de Marina, quienes ofrecen al país como solución del problema naval de España la construcción de una docena de torpederos y otra de buques guarda pesas.

El Sr. Salmerón ha hablado ante muchos miles de personas que aceptando sus ideas le aplaudían, el Sr. Maura y el General Ferrándiz sólo cuentan para su obra con el concurso de una mayoría de encasillados que resulta una insignificante y descalificada minoría ante el voto general del país, que no puede asentir á una reorganización de la Marina tan absurda y cuyo coste, por reducido que sea, representa un gasto inútil.

Contra ese desnaturalizado proyecto de reorganización naval, no se han de oponer tan sólo los republicanos en el Parlamento, las oposiciones liberales, especialmente la democrática, le han de hacer cruda guerra, siendo muy difícil que tal ridículo engendro pueda llegar á convertirse en ley en la forma que el General Ferrándiz lo ha presentado. Si así sucede, los partidos avanzados habrán prestado una vez más un gran servicio al país y á la Marina, mirada desde la Regencia de 1810 con gran recelo y suscripción por parte de los elementos reaccionarios de la política española, que jamás le han perdonado el haber caído siempre del lado de la libertad, cuando ésta se ha visto en peligro de perecer en España.

MARRUECOS

Por noticias procedentes de Melilla, se sabe que el Pretendiente se apoderó el domingo de la alcazaba de Sidi-Melluk, que ocupaban los leales y que la abandonaron durante la noche. El sitio ha durado un mes, siendo imposible la resistencia por falta de víveres y

de socorros, que el Gobernador había pedido á Uxda y que no llegaban.

Los rebeldes hicieron 174 prisioneros y cortaron 52 cabezas, que enviaron al Rif, á Tazza y otras ciudades para proclamar el triunfo del Rogu.

La toma de la alcazaba se ha confirmado oficialmente.

Bou-Amama y el Rogu se han avistado en la alcazaba de Sidi-Melluk y unidos marchan á atacar á Uxda.

Censúrase la pasividad de los leales y la inacción de la columna que salió de Uxda á auxiliar la alcazaba.

Esto prueba la demoralización de los imperiales y de la kabilia, que prometieron auxiliar la alcazaba, no cumpliendo su promesa teniendo, sin duda, la venganza del Rogu.

TRÁFICO MARÍTIMO

Tarifas para transportes mixtos.

Uno de los medios más eficaces para impulsar el desarrollo de la Marina mercante es la aplicación de tarifas reducidas en los transportes combinados, terrestres y marítimos, con destino á la exportación nacional; porque todo cuanto tienda á facilitar la llegada de los productos á los puertos y su salida ayudará eficazmente á los buques á encontrar cargamento completo.

Es de gran interés para los puertos que esa tarifa facilite el tránsito por ellos de mercancías con destino á la exportación, pues existen corrientes de tráfico muy importantes de las que el país no participa en la medida que le corresponde por su naturaleza geográfica.

En algunos países extranjeros las Compañías ferroviarias han establecido desde hace tiempo tarifas reducidas de exportación ó de tránsito para atender á esas necesidades, pero son tarifas que afectan exclusivamente á los transportes por vía férrea y de las que aprovechan lo mismo las mercancías que se embarcan en buques extranjeros que las que lo verifican en buques nacionales.

Favorecen á la vez á los puertos y á los productores del interior, pero nada hacen en pro de la Marina mercante en su lucha con las marinas extranjeras, pero estableciendo por el contrario, con precios reducidos, tarifas mixtas comunes sólo para las líneas férreas nacionales y los buques mercantes nacionales pueden quedar reservados á esos transportes todos los beneficios de la tarifa mínima entre los principales centros de producción y los puertos de exportación, y disfrutaría nuestra bandera de una gran ventaja para luchar en la competencia internacional de nuestros puertos, proporcionando además á los exportadores grandes ventajas.

La adopción de tarifas semejantes ha dado en Alemania resultados admirables. Desde hace muchos años pagan una tarifa común, las principales Compañías ferroviarias alemanas y la Compañía de navegación «Línea Oriental alemana» para el transporte de productos entre todas las estaciones de alguna importancia y los puertos servidos por vapores de esa línea; y todos los informes están unánimes en atribuir á esa tarifa una influencia preponderante en el desarrollo de las relaciones de Alemania con el Oriente durante estos últimos años.

Los ferrocarriles austríacos y húngaros y la Compañía del «Lloyd Austriaco» acaban de establecer una tarifa análoga para atraer hacia Fiume y Trieste el tráfico que la tarifa alemana atrae hacia Hamburgo, Alemania, por su parte, ha extendido sus relaciones á toda el África oriental adoptando una tarifa común á los ferrocarriles alemanes y la Compañía de navegación alemana del Oeste de África.—X.

POLÍTICA

EL EXPEDIENTE DEL CONCORDATO

El Presidente del Consejo de Ministros ha manifestado que el Concordato empezará á discutirse cuando quieran las oposiciones, pues el Gobierno está dispuesto desde el primer momento.

Si eso fuera cierto, no valdría la pena siquiera de decirlo, sino esperar á que se abriesen las Cortes para cumplirlo. A nadie convencerá el jefe del Gobierno de que éste espera pacientemente á que las oposiciones disentan ese embrollo ministerial. Pero una cosa es predecir y otra dar trigo; y el gobierno, que demasiado tarde ha comprendido el mal paso que dió en Roma, trata de atenuar su responsabilidad alardeando de indiferencia respecto al momento preciso en que las Cortes, soberanas con el rey, según el precepto constitucional, le pidan estrecha cuenta del uso que ha hecho de sus facultades en las negociaciones desdichadísimas entabladas con la Santa Sede.

Ha insinuado el Presidente del Consejo de ministros que «podría ser que tal discusión no se llevase á efecto hasta el verano», porque se figura que no todos conocen bien el expediente y querrán estudiarlo á fondo antes de discutirlo. ¡Siempre la fraseología! El expediente del Concordato está visto y estudiado, y pasado por tamiz.

Más que eso, los primates que lo han de discutir, y á los cuales el jefe del Gobierno presenta como bastante remisos en estudiar ese mamotreto, conocen bastante mejor que el presidente del Consejo de Ministros, lo que envuelve entre el farrago de comunicaciones y notas cancellerescas que lo abultan y constituyen.

Si el jefe del Gobierno quiere hacer honor á esas aseveraciones según las cuales no le inquieta la discusión del Concordato, lo que debe hacer es apresurar el debate en la alta Cámara y ponerlo inmediatamente á discusión en el Congreso; excitar y azuzar á las oposiciones, para que entren sin perder momento en liza.

Pero no lo hará; y no lo hará porque quien tiene que estudiar el expediente es él, el jefe del Gobierno, para ver por donde puede encontrar una salida á sus desastrosas, á sus responsabilidades en la negocia-

ción con Roma que es de tal naturaleza que no hay por donde cogirla.

Como que el Gobierno, en esas negociaciones no ha ido por donde convenía á su interés, que debía de ser el interés del Estado y, por consiguiente, de España, sino por donde le han llevado los negociadores del Vaticano, dejándose llevar el Gobierno sin discusión, sin resistencias y lo que es peor, sin discernimiento.

Eso es lo que arroja de sí el expediente, y esa es la responsabilidad que incumbe al Gobierno en general y al Presidente del Consejo de Ministros, en particular, en el desventurado asunto de la revisión del Concordato.

¡Qué más quisiera el jefe del Gobierno que librarse de las responsabilidades contraídas, y que se le han de exigir estrechamente en las Cortes por su incomprensible desconocimiento de los derechos del Estado al pactar con Roma!

Ya se evidenciará que el Gobierno ó su jefe, han ido á esas negociaciones completamente hueros, sin la preparación necesaria, sin el estudio indispensable de lo que les correspondía defender en nombre y representación de la España y de la monarquía constitucional!

ABUSOS

QUESTION DE «CUTIS»

Por «cukase» de la Sociedad general de cafeteros del reino, y no sé si también extranjeros, se ha decretado la supresión, en todos los cafés, de las gotas de café, ron y aguardiente, y demás líquidos corrosivos, que según costumbre tradicional se servían gratis en dichos establecimientos.

La noticia, como se puede suponer, ha caído mal entre los gorrinos; y aun cuando las pocas gentes de buen sentido que quedan en dichos establecimientos á matar el tiempo, pues no tienen otra ocupación mejor en qué emplearlo, están conformes en que la tal supresión de gotas, más que á los cafeteros, á quien favorece es á la higiene, y por tanto á los parroquianos ó clientes, á éstos les ha subido, y con razón, «á cuerno quemado» semejante acuerdo.

Realmente es una desconsideración al público que se le trate como «al último mono», haciéndolo soportar, hasta ahogar, todas las equivocaciones, errores, codicias ó fantasías de las empedacadas clases directivas. El conflicto de los alcoholos, estallando sobre la cabeza de esos infelices señores, que van al café á envenenarse por cuatro perros gordos, es una demostración palmatoria, digo palmaria, de que aquí pagan siempre justos por pecadores.

Aun admitiendo, y en esto no ha de haber dificultad ni grandes discrepancias, que el café, el ron ó el aguardiente, destinados al servicio de gotas gratuitas, es un bajejo de todos los demonios, que produce úlceras en el estómago; es intolerable que se quite y se ponga, como si fuese cosa de juego, á cada reforma económica que perjudica ó favorezca los intereses de los industriales.

Eso se corregiría si los clientes, consumidores ó parroquianos se pusiesen á su vez de acuerdo contra los cafeteros, quitándose de enmedio, esto es, tomando el café en casa, como quien dice «al amor de la lumbre»; pero si su costumbre de ir á respirar el ambiente tífico de los cafés fuese tan invencible que no la pudieran domar, salirían del paso, suprimiendo ellos á su vez la tradicional, la clásica, la substanciosa propina.

¿No hay gotas? ¡Tempo propina! Dirán algunos espíritus bondadosos y corazones compasivos que la supresión de la propina recaerá directamente sobre los camareros, que no pudiendo sueldo especial por su engorrosa profesión, se atienden exclusivamente á la propina. En apariencia, así es, ó así resulta, pero en realidad, el golpe, ó la pedrada daría en mitad de la cresta á los cafeteros, porque suprimiendo la propina, los camareros se redimirían.

Si la propina ocurriría una de estas dos cosas: ó que los camareros exigían un salario al año del café ó que se retiraban por el foro, dejándole al cafetero los trastos de matar, ó sea el delantal, la servilleta... y las patillas, á veces postizas; y el cafetero no tendría más remedio que pagar á los camareros, ó servir á los parroquianos, ó cerrar el establecimiento.

Echándoseles de generosos, los cafeteros, en el citado «cukase» exceptúan del mismo, ó sea de la supresión de las gotas gratuitas, el aguardiente correspondiente al servicio del té; pero ¡siempre ha de haber un pero! «limitándose la cantidad á la de dos centilitros como máximo.» ¡O! por los matemáticos! Ya lo saben los que toman el té por prescripción facultativa para alivio de sus ardores ó flatulencias gástricas, dos centilitros ¡ni una gota más!

Otro sí: se cobrará también el pan correspondiente á los bistecques, raciones suculentas, etc., que antes se servía gratis, así dentro, como fuera del establecimiento; es decir que los industriales se disponen á apretar las clavijas á los parroquianos, como si éstos fuesen los culpables de las gabelas, exacciones, molestias y demás inconvenientes de naturaleza económica que vienen de lo alto.

«A la hora de ahora, la conversación general en los cafés no es otra que esa de la supresión de las gotas; y se puede afirmar que el público será tan mansueto que pasará por ello, y por muchas vejaciones más. Estamos en la época de los atrevimientos. Todo el mundo se atreve con Juan Lanas y éste convertido en un verdadero Juan Lanas se deja manejar, explotar, y conducir como un corderito.

Después de todo, le está bien empleado, y no tiene derecho á quejarse, supuesto que estando á su alcance el remedio de todos esos abusos no lo adopta ó pone. Si cuando le dan tabaco malo y caro, dejase de fumar; y cuando le quitan las gotas, dejase de ir al café; y cuando le engañan los revendedores de billetes renuncie al teatro, no sucedería lo que ocurre; antes al contrario, se le miraría, se le contemplaría, y sería él el amo en vez de ser el siervo.

Pero ¡buenos están los tiempos para creerse al castigo! Hay gentes que reciben un palo, ó una galleta pongo por caso, y en vez de revolverse como una liebre, presentan la espalda ó el otro carrillo para que se repita la operación. Con gente así no se va á ninguna parte... por falta de cutis.

Abel Izart.

ILUSIONES ENGAÑOSAS

Para el Gobierno, que todo lo ve de color de rosa, á través del vidrio de sus ilusiones, España no es una nación decadente, sino una verdadera Jauja. Por doquier se desarrollan industrias y brota la riqueza.

Bien se advierte que al Gobierno le preocupa poco la subida del pan, y la falta de trabajo que ha de ser este invierno el azote de las clases obreras; pero mientras tenga la sartén por el mango, y el presupuesto á su disposición, nada le arredra.

Es admirable la tranquilidad con que desde las altas posiciones se pulsa la opinión y se emiten opiniones erróneas. Ahí está el Presidente del Consejo de Ministros, de regreso á Madrid con un reporter, le ha venido diciendo que todo va bien, admirablemente bien.

«Va bien!» Pero la peseta está enferma, tan enferma que sólo vale sesenta céntimos; y los recursos del Tesoro disminuyen para evitar lo cual, se establecen nuevos impuestos; los industriales se dan de baja en la contribución industrial; y nadie tiene lo que necesita, porque el Gobierno en vez de estudiar el modo de satisfacer las necesidades públicas, se duerme sobre sus laureles, que es como dormirse sobre la nómina.

Un Gobierno que tales y tantas ilusiones se forja, que de tal modo vive fuera de la realidad es un verdadero entorpecimiento para la regeneración del país. Por no haber, ni siquiera hay organización política ni administrativa, pero es principalmente por la manifiesta incapacidad de los actuales gobernantes, que han echado sobre sus hombros una carga superior á sus fuerzas. No hay que esperar para el país mejoras ni beneficios de la actual situación política. Esta ha dado ya de sí cuanto podía dar, que es bien poco; y no acierta á solucionar los urgentes problemas económicos ni administrativos.

El Presidente del Consejo de Ministros podrá decir lo que quiera, pero el mal de la nación va en aumento. Las libertades públicas están en entredicho; las garantías constitucionales en la penumbra; los medios de impulsar el trabajo, la producción, la industria y el comercio completamente atrofiados.

Lo ocurrido con la farmacia de las Sociedades obreras, á merced de las generalidades de un sub delegado, que se obstinó en no autorizar su apertura por razones de índole privada, no es un caso aislado. Está coartada la acción pública, todo son obstáculos y exigencias por parte de los poderes públicos, que parece se han propuesto asfixiar el desenvolvimiento general del país.

El presidente del Consejo de Ministros habla de las bienandanzas agrícolas con un desconocimiento lamentable. Pase, pase la vista por los campos andaluces, y por las estepas de la Mancha, y por las llanuras de Castilla; y verá atrofia, miseria, inacción forzosa. Verá como los infelices labriegos tienen que abandonar al fisco sus fincas rústicas porque no pueden soportar las contribuciones.

La cosecha sido este año muy deficiente. Hay déficit en la producción de cereales, habrá que dar entrada á los trigos extranjeros; se encarecerá el pan; morirán de hambre millares de infelices trabajadores, cuyos salarios mermados y reducidos por el descanso dominical, no bastan para la subsistencia.

Los optimismos del jefe del Gobierno resultan una burla sangrante; pero hay que dispensarlos, porque realmente el presidente del Consejo de Ministros, cree que todo va bien porque lo contempla á través del vidrio rosado de sus ilusiones; pero la negra realidad más elocuente que el jefe del Gobierno, dice que nunca ha estado la nación española en situación más miserable que ahora; y la culpa la tienen sus actuales gobernantes, que no se ocupan en resolver los problemas de utilidad pública, sino de su política ciega, perturbadora y estéril.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

CC.

Continuando la reseña de las operaciones navales del Cantábrico, hemos de exponer, siquiera sea ligeramente, las que tuvieron lugar bajo las órdenes del Brigadier D. Manuel de Cañas, que sucedió en el mando á Primo de Rivera.

En 1836, era Cañas Comandante General del Departamento de Cantagena y allí le cogieron los vergonzosos acontecimientos políticos del verano de dicho año, con la sublevación del sargento García, de la Granja y la proclamación de la Constitución del año 1812, que trajo los trastornos y juntas revolucionarias á que tan afeccionados se han mostrado los españoles en todo el pasado siglo XIX.

El Brigadier Cañas, que era un militar antiguo y que desconocía todo principio que no fuera el de una obediencia absoluta al Gobierno constituido, negó, como era natural, su obediencia á la Junta revolucionaria y dimitiendo el mando, se marchó á Cádiz.

El gobierno de aquella época y con especialidad el ministro de Marina D. Ramón Gil de Cuadra, aplaudiendo el comportamiento de Cañas como militar, sin embargo de oponerse á sus principios políticos, conociendo su lealtad y honradez, por una disposición que tanto le honró, nombró al Brigadier Cañas Comandante general de las fuerzas navales de la costa de Cantabria, puerto el de más importancia que había entonces para un jefe de su graduación, dando con esto una lección severa á los militares

que deseaban medrar en las sublevaciones, convulsiones políticas y con el tráfico de opiniones.

Mas dejando estas consideraciones á un lado, diremos sólo que habiéndose trasladado el Brigadier Cañas á la corte de Cantabria, tomó posesión de su mando el 29 de Noviembre de dicho año, precisamente cuando se estaba en lo más apurado del sitio de Bilbao, y desde luego con su actividad, disposiciones y celo dió muestras de lo bien que sabía corresponder á la confianza que el gobierno había tenido de su persona.

Bajo la inteligente dirección del Brigadier Cañas, jefe de las fuerzas navales españolas en el Cantábrico, se construyeron cuatro puentes de una á otra orilla de la ría del Nervión, para que el ejército, al mando del general Espartero, verificase sus operaciones, á la vez que con las fuerzas sutiles batía diariamente las baterías de los enemigos.

El 21 de Diciembre, embarcado Cañas en una lancha, mandó y dispuso en persona el brillante desembarco de fuerzas del ejército y estuvo también en el asalto que se ejecutó entre el puente de Luchana y el monte de Cabras, practicado por un cuerpo de Cazadores, transportado en las lanchas y cañoneras con este objeto, para cuya operación le cupo formar parte de las juntas y conferencias que al efecto tuvo el general en jefe para convenir en el plan de operaciones para la liberación de la invicta villa de Bilbao y el levantamiento del sitio.

Mandó también en aquella memorable noche, tan célebre en nuestra civil contienda, todas las operaciones que se efectuaron por la ría, auxiliando á los distinguidos ingenieros del ejército en la rehabilitación del puente cortado de Luchana, para facilitar el paso del ejército que consiguió salvar á Bilbao, cogiendo al enemigo veinticinco piezas de artillería, los parques, almacenes y muchos efectos de guerra.

El brigadier Cañas, con su blanca cabeza y su noble y militar aspecto, era respetado y querido en todo el ejército, que admiraba en él al marino veterano y curtido en las luchas, que demostraba alif de continuo su distinguido valor y su constancia y entusiasmo, sufriendo con alegre continente las múltiples fatigas de la campaña.

El Gobierno premió á Cañas con el ascenso á jefe de Escuadra, y el Congreso Constituyente le declaró Benemérito de la Patria.

Después de la liberación del sitio de la villa de Bilbao, siguió mandando las fuerzas navales del Cantábrico, y con ellas batió á los pueblos de Lezo y Rentería desde el puerto de Pasajes; también cooperó eficazmente á la traslación del ejército del Norte desde Bilbao á San Sebastián. Dirigió en persona todas las operaciones que se efectuaron por mar en el año 1837, que no relacionamos, porque siendo muchas, fiene, sin embargo, escasa importancia; forzó la barra del río Bidasoa por delante y bajo los fuegos de las baterías de Fuenterrabía, contribuyó con sus fuerzas marítimas á la rendición de dicha plaza y á las de Irún y de Oyarzun, y secundó en todas ocasiones las operaciones del Ejército y los planes de su afortunado caudillo.

El General Espartero, ya titulado Conde de Luchana, al internarse en las provincias con el grueso del Ejército, le dirigió al General Cañas una comunicación honorífica en extremo, que entre otras muchas cosas, decía lo siguiente:

«Las operaciones de estos últimos días, me conducían tal vez lejos de las costas del mar Cantábrico, pero al separarme de ellas, puede V. E. persuadirse que llevo conmigo el más afectuoso recuerdo del interés, armonía y celo que han demostrado los individuos del cuerpo del digno mando de V. E., tanto en las acciones que tuvieron por resultado el levantamiento del sitio de Bilbao, como en la ocupación de Hernani, Irún y Fuenterrabía; sírvase V. E. manifestarlo así á los beneméritos marinos que sirven bajo su mando y contar siempre con la consideración y el respeto que me inspiran las virtudes, decisión y patriotismo de V. E.»

Esta opinión del Conde de Luchana, era la misma que tenían del General Cañas, los Generales D. Lacy Ewons, el Conde de Mirasol, D. Leopoldo O'Donnell y los demás que tuvieron contacto con él, ó relaciones oficiales y particulares.

El día 2 de Octubre de 1837, dirigió con los buques de su mando los desembarcos en los puertos enemigos de Ondárroa, Motrico y Deva, y el 21 del mismo dirigió la ocupación del puerto fortificado de Guetaria, siendo éstas las últimas operaciones navales que dirigió con los buques del Cantábrico, pues por real decreto de 16 de Diciembre, se le nombró Ministro de Marina, de Comercio y Gobernación de Ultramar en el gabinete presidido por el Sr. Conde de Otalía, y trasladado á la Corte se posesionó, obteniendo también interinamente la cartera de Guerra, Interin se presentaba el nombrado D. Manuel de Latre, que estaba en el ejército y acababa de ser herido.

La expedición de D. Carlos, la de Gómez, la era de revoluciones y disgustos, la falta de fondos y la miseria que se experimentaba en ambos campos, había de reflejar en la Marina, que pasaba en esta época grandes escaseces, como le ocurría al ejército de Espartero, que siendo el más atenido, tuvo que combatir sin paga durante muchos meses. A pesar de que en los Astilleros faltaba todo, que nuestros escasos y pobres buques carecían en ocasiones de lo más necesario, así para navegar como para batirse, no por eso decayó nunca el entusiasmo y continuaron los cruceros no sólo por la costa cantábrica, sino por las

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico.

El día 18 de Septiembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor Reina María Cristina, directamente para Habana y Veracruz.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor Buenos Aires, directamente para New-York, Habana y Veracruz.

Línea de Venezuela-Colombia.

El día 11 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor Cataluña, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra.

Línea de Filipinas.

El día 10 de Septiembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor Alicante, directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Septiembre saldrá de Barcelona, el 4 de Valencia, el 6 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor P. de Sábástegui, 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 Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife.

Línea de Fernando Póo.

El día 25 de Septiembre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz, el vapor San Francisco, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.

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

GRAN SASTRERÍA

JOSÉ CORTES

Uniformes civiles y militares. Capas bordadas, última novedad. Libreas y amazonas. Abrigos para señoras. Precios económicos.

Calle de Hita, núm. 9, principal. MADRID

Influencia del poder naval en la Historia.

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío D. JUAN CERVERA Y JACOME y D. GERARDO SOBRINI. Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.

PEDRO DOMEQO

Casachero y almacenista y exportador de vinos. JEREZ DE LA FRONTERA. CASA FUNDADA EN 1790. Autorizada para el uso de las Armas Reales por R. O. de 18 Octubre 1834.

El Colegio Clásico Español

con más de 30 años de existencia, profesorado distinguido y grandes patios entre jardines del Barrio Salamanca (Serrano, 23), ha logrado armonizar los estudios (1.º y 2.º) con el desarrollo físico del alumno.

LA MUJER EN SU CASA

30 páginas de texto con numerosas grabaciones de labores, modas, etc., y una hoja de dibujos de labores, bordados, etc. Ediciones de lujo con labores dibujadas y empastadas, con todo el material necesario para terminadas.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN. 1.ª edición.—12 números (sta labores): Un año, 7 pesetas. 2.ª edición.—12 números (con 3 labores): Un año, 14 pesetas. 3.ª edición.—12 números (con 6 labores): Un año, 21 pesetas. 4.ª edición.—12 números (con 12 labores): Un año, 34 pesetas.

ASTILLEROS DEL NERVION BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Diario de la Marina

Año XXXVI Madrid, 18 Agosto 1904 Dos ediciones

Table with columns for IMPRESIONES, FOMENTO NAVAL, POLÍTICA, Ecos navales, Pasatiempos, and SUCEOS DE ALC. del Valle. Includes sub-tables for 'Tipografía' and 'FOMENTO NAVAL'.

Compañía Hamburgo-Sudamericana

VAPORES CORREOS DIRECTOS

PLATA

Salidas quincenales de Vigo. Salidas mensuales de Marín.

AGENTE PARA VIGO Y MARIN

ENRIQUE MULDER VIGO

LA ASEGURADORA ESPAÑOLA

COMPAÑIA NACIONAL DE SEGUROS MARÍTIMOS Y CONTRA INCENDIOS

Capital: 5.000.000 Pesetas

Dirección general, CASTILLO, número 93, Santa Cruz de Tenerife (CANARIAS)

Asegura en condiciones liberales y á primas módicas en las Secciones INCENDIOS Y MARÍTIMO FLUVIAL

Arregla sus siniestros por intermedio de sus Sucursales y Agencias sin referencias á la casa matriz.

Tiene comisarios de averías en todos los puertos del mundo.

Sucursales y Agencias en organización en todas las provincias de España.

Sucursales establecidas en las Repúblicas Argentina, Uruguay y Paraguay.

SUBDIRECCIÓN GENERAL PENINSULA Y BALEARES

Calle del Arsenal, número 26, principal, Madrid.

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA (BARCELONA)

Carbones de las minas de Aller (Asturias).

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

MARINA DE GUERRA Y LOS ARSENALES DEL ESTADO.

COMPAÑIA TRASATLANTICA

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués.

Diríjanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

APARTADO 131.—BARCELONA

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

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

Sociedad Hullera Española

Pelayo, 6 bis.—BARCELONA

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTAÑAN, 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 COMPAÑIA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness), Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works), Fábrica de cañones de tiro rápido, ametralladoras y municiones de Erieh y Grayford, Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ld.—Placencia-Guipúzcoa-España), Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham), Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholme (Suecia), Laboratorio de cartuchería en Dartford, Fábrica en North Kent para proyectiles, Polígonos de Eakmeals y Eynston



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas BILBAO, Gran Vía 29.

Taladros, fresadoras, cepillos, tornos, martillos de forja á vapor.

Máquinas de labrar madera.

Imenso surtido de herramientas de precisión.

Piedras esmeril Norton.

Herramientas neumáticas.

Pídanse catálogos indicando lo que se desea comprar.

Advertisement for 'Nuevo Motor Benz' gas engine. Includes text: 'Consumo por caballo-hora: 1 a 3 centímetros', 'Motores BENZ á gas común á gasolina y á alcohol', 'Sin calderas ni resaca', 'Referencias de primer orden', 'La fuerza motriz más económica', 'Nuevo Motor "Benz" á gas pobre desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.'

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ESTER, BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PARÍS, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON RAYONNE Y BURDEOS.

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

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

Advertisement for 'G. GELIS & C.º' featuring 'LABELONNE' and 'ERGOTINE'. Text: 'Parabele Digital de AteoclonosiCorazon', 'Hydropeles, Tosas nerviosas, Bronquitis, Asma, etc.', 'El mas eficaz de los Ferruginosos contra la Anemia, Clorosis, Empeñamiento de la Sangre, Debilidad, etc.', 'ERGOTINE y Ergoges de SOLUCION UTILIZADA muy útil en las hemorragias de las MUJERES', 'AMPOLLAS ESTERILIZADAS con INYECCIONES REPUBLICANAS LABELONNE y C.º, Calle de Alcañiz, París, y en todas las farmacias.'

Compañía de Cementos Gaditanos, S. A.

ANTES MARCA LAVALLE

FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND

Puerto Real (Cádiz).

Depósitos en Cádiz, Sevilla, Linares y Fernando Póo.

Los Cementos producidos por esta Compañía se emplean con los resultados más satisfactorios, según certificados que eban en nuestro poder, de sus Ingenieros y maestros de obra respectivos por la Compañía Transatlántica; Constructora Naval; Sociedad Agrícola Industrial del Guadalete; Sociedad Siderúrgica Andaluza; Compañía de Construcciones y del Fer-Betón; Asilo de San Ignacio de Loyola (en construcción); Colegio de las Hermanas del Sagrado Corazón de Jesús (en construcción); Obras de la Muralla; Compañía de Electricidad de Cádiz (Córdoba); La Electricidad del Guadalquivir (Andaluz); Fábrica de Finito Kibitex; Concepción (Linares); Minas La Cruz, El Hambre y La Luz; Sociedad de Saneamiento (Sevilla); Obras de los Puertos de Cádiz, Alicante, Málaga y Valencia; Arsenal de la Carraca; La Compañía de Seguros y otros.