



Excmo. Sr. D. Eduardo Saavedra, Senador.
 Excmo. Sr. D. Rafael María de Labra, Senador.
 Excmo. Sr. D. Gabriel Maura Gamazo, Diputa-
 do á Cortes.
 Excmo. Sr. D. Juan Vázquez de Mella, Diputa-
 do á Cortes.
 Sr. D. J. Gálvez Cañero, Ingeniero.

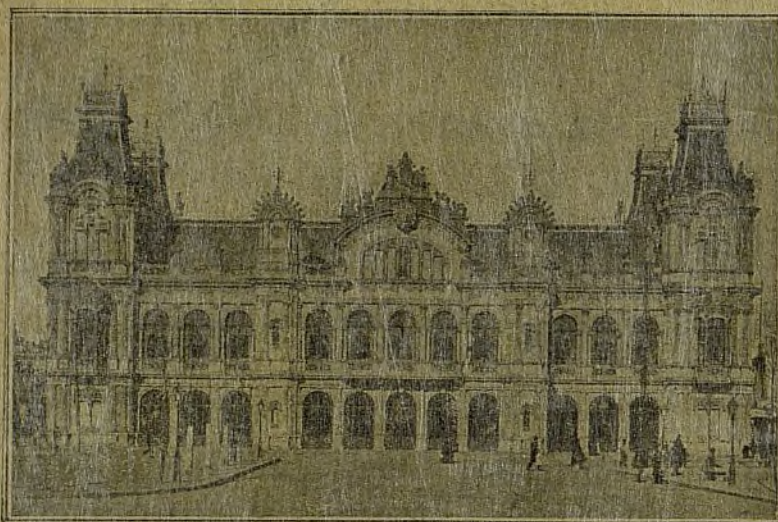
Excmo. Sr. Marqués de Olivart, Publicista.
 Sr. D. José María Escuder, Doctor en Medicina.
 Sr. D. Primitivo Artigas, Ingeniero.
 Sr. D. Dionisio Pérez, Publicista
 Sr. D. José Marvá y Mayer, Coronel de Inge-
 nieros
 Sr. D. Manuel Antón y Ferrándiz, Catedrático.

Ayuntamiento de Madrid

La Papelera Española

FABRICACIÓN DE PAPEL DE TODAS CLASES

▪ DELEGACIÓN EN MADRID: ATOCHA, NÚM. 113 ▪



MUNDIAL PALACE

CONCIERTO DE UNA Á TRES
CUBIERTOS DESDE 3.50 PE-
SETAS.

VIERNES, BOULLEBAISSE.
SÁBADO, MENÚ CORRIENTE Y
VEGETARIANO.

Abonos económicos.

SALONES PARA GRANDES Y
PEQUEÑOS BANQUETES

*Se habla Árabe, Alemán,
Inglés y Francés.*

SOCIEDAD GENERAL AZUCARERA DE ESPAÑA

Montalbán, núm. 6.—MADRID

Venta de azúcares pilés, granulados, blanquillos,
centríficos, amarillos y refinados

GRANDES ALMACENES

EL SIGLO

Los mayores y más importantes de España

CONDE, PUERTO Y C.[^]

Apartado de correos, núm. 401

Dirección telegráfica: SIGLO-Barcelona

EXTENSOS SÚRTIDOS

de todos los artículos que comprenden las dos
secciones en que están clasificados.

TEJIDOS de toda clase y gustos; de seda,
lana, hilo, algodón y mezclas.

PRENDAS DE USO PERSONAL, interiores
y exteriores, para Señora, Caballero y Niños.

ARTÍCULOS para recreo, sport, escritorio,
tocador, mesa, viaje, religiosos y de capricho.

MUEBLAJE y enseres de la casa.

Las bases permanentes de venta PRECIO
FIJO y PAGO AL CONTADO rigen para todos,
siendo la mejor garantía de que **nuestros**
clientes de Marruecos obtendrán los ar-
tículos á los **mismos precios** que los de esta
ciudad.

Las mercancías se expiden de **orden, cuen-
ta y riesgo** del cliente, poniendo nosotros es-
pecial atención en su buen embalaje. Los gastos
de envío y cuantos aquéllas originen desde la
salida de estos Almacenes son de cuenta del
comprador.

Remitimos **gratis y franco de portes**
CATÁLOGOS Y MUESTRAS, y contestamos á
vuelta de correo dando cuantas **instruccio-
nes** y datos soliciten nuestros clientes.

CHOCOLATES SUPERIORES

DE LA

COMPAÑÍA COLONIAL

PROVEEDORA EFECTIVA DE LA REAL CASA

50 RECOMPENSAS INDUSTRIALES

La fábrica más importante de España en el ramo

VENTA DIARIA: 10.000 KILOS

DEPÓSITO GENERAL: Calle Mayor, 18.--MADRID

CONDICIONES VENTAJOSAS PARA LOS EXPENDEDORES

PRECIOS SIN

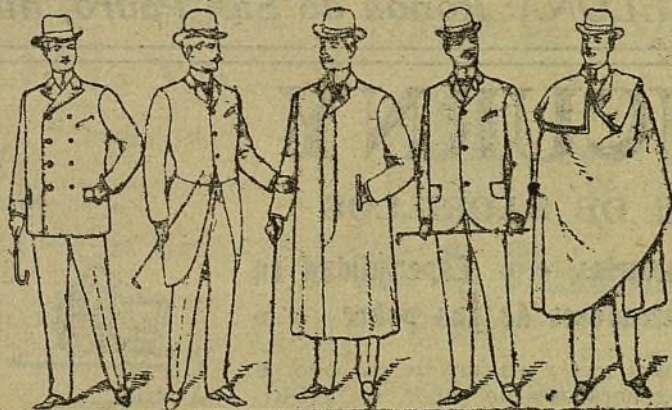
PANTALEONI

COMPETENCIA

ESCUDILLERS 66

SASTRERIA

MODELO



MODELO

DE CANALETAS, 11

SASTRERIA

Primera casa en España para confección de trajes para caballero y niños ■ Exportación á Cuba, Puerto Rico Filipinas, Marruecos, Egipto, Orange y Argelia ■ Máquina para cortar 1,500 trajes diarios Ventas al por mayor ■ Pasaje de Escudillers, núm. 4 bis ■ SUCURSALES: Escudillers, núm. 66 y Rambla de Canaletas, 11 (Sastrería Modelo)

Fábrica de Calzado

VICENTE MARTORELL

Palma de Mallorca

Representado por Carlos Gusti Fortuny

■ DEPÓSITO Y VENTAS AL POR MAYOR: San Pablo, 16, 2.º—BARCELONA ■



FÁBRICA DE PLUMEROS

DE

J. SALVAT SENDRA

Plumas de adorno y fantasía para sombreros de señora. ♦ Especialidad en teñir especialmente en negro. ♦ Se compran toda clase de plumas. ♦ Se desean buenos representantes ♦ ♦ ♦

32, Paseo de Gracia, 32.==BARCELONA

Marcas las más acreditadas
En la Península, Extranjero y Ultramar

EL CIERVO Y MANOC

EL LEÓN de J. Samsó

EL PERIQUITO de C. Massó

Clases superiores y especiales
para el Panguingue
(Filipinas)

Variedades en clases y PRECIOS

desde **6** á **66** Ptas.

LA GRUESA

Teléfono 1,708

Dirección telegráfica

SAMOCA

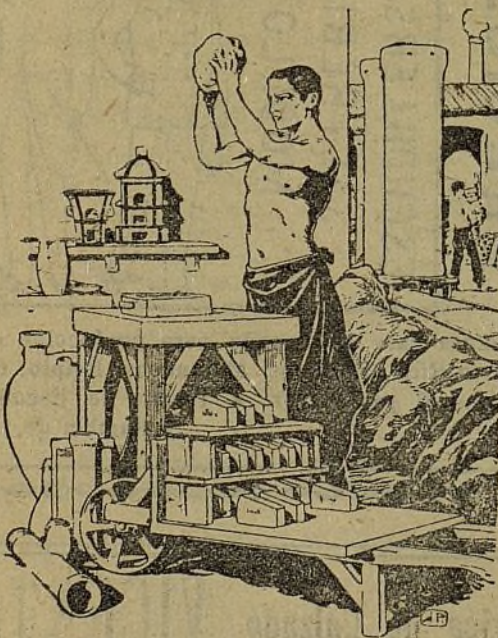
NAIPES COMAS
FINOS
DE HILO Y UNA HOJA
DE LA
FÁBRICA MOVIDA POR ELECTROMOTORES
DE HIJO DE S. COMAS Y RICART
A. COMAS ♦ ♦ ♦ ♦ ♦ — Casa fundada en 1797 —
♦ ♦ **BARCELONA: Ronda de San Pedro, núm. 4** ♦ ♦

M. CUCURNY

FABRICANTE DE LADRILLOS

Venta de tierras refractarias ♦ ♦ Especialidad en
♦ ♦ piezas para generadores de gas pobre ♦ ♦

RETORTAS Y PIEZAS para gas y sulfuro de carbono. ♦
PIEZAS para bóvedas de generadores de vapor. ♦ LADRILLOS para fundiciones, altos hornos y herrerías. ♦ LADRILLOS para hornos de cal y cemento. ♦ LADRILLOS para calderas de vapor. ♦ HORNOS Y MUFLAS para decorar cristal y porcelana. ♦ HORNOS Y CRISOLES para fundiciones y ensayos de metales y minerales. ♦ MATERIAL REFRACTARIO para laboratorios químicos y de minas. ♦ FABRICACION ESPECIAL de grés fino para laboratorios y fábricas de ácidos. ♦ CAJAS grés para galvanoplastia y tintorería. ♦ VALVULAS Y GRIFOS para ácidos y tintorerías. ♦ VASOS grés y porosos para pilas eléctricas. ♦ TUBERIAS grés, de todos diámetros para alcantarillas, traídas y bajadas de aguas; inoxidables y muy superiores á las de hierro y cemento. ♦ BALDOSIN de grés para pavimentos de aceras, cocheras, cuadras, pesebres, etc., etc. ♦ ♦ ♦



Calle de Balmes, número 21.—BARCELONA

MAISON

DORÉE

CASA DE PRIMER ORDEN

Café - Cervecería

MADRID • ALCALÁ, 42 • TELÉFONO 1,890

Gran surtido en Aperitivos

Cervezas → Cock - Tail → Bocadillos → Licores y Café - Moka

SERVICIO ESMERADO

• COMPAÑÍAS NAVIERAS •

V. González, S. en C., de Gijón • Rodríguez y Cerra, S. en C.,
de Gijón • Francisco Vila Casanovas, de Barcelona
Cyp Fabre & C., de Marseille. • Real Compañía Adria de Fiume
Levante Hongroise, de Budapest • Lloyd Austriaco, de Trieste
Consignatario en Barcelona, el

Señor Don Hijo de Ramón A. Ramos

Paseo Colón, número 3

AGENCIA DE TRANSPORTES Y ADUANA
de **AMENGUAL Y C.^A**

SOCIEDAD EN COMANDITA

CASA EN CERBERE Y PORT-BOU

Servicios combinados de domicilio á domicilio para
todos los puertos de la

Península, Canarias y Costa de Marruecos

Consignación: Vapores de correos de Mahón.
Delegación: Agencia Havas Fabra.
Casa principal en Barcelona: Dormitorio de San
Francisco, núm. 3.
Telegramas: Amengual.

FÁBRICA DE MOSAICOS HIDRÁULICOS



Piedra y granito artificial y Tubos de Cemento
en BARCELONA

CEMENTOS PORTLAND Y CAL HIDRÁULICA
en VALLCARCA (Costas de Garraf)

DE

M. C. Butsems y Fradera

▪ DESPACHO: PELAYO, 22 ▪ BARCELONA ▪
Teléfono 531

Proveedores de la Real casa • Premiados en varias exposiciones

CLEMENTE FERNÁNDEZ

Tratante en carnes, cueros al pelo, pieles,

sebos para industria, intestinos de vaca y ternera

San Felipe Neri, 4 -- MADRID

Matías López

MADRID

CAFÉS: Moka, Caracolillo, Puerto Rico y Cuba
Tueste diario : : Tes especiales

CHOCOLATES

— DE VENTA EN TODAS PARTES —

GRAN HOTEL INGLÉS

8 y 10, Echegaray, y Príncipe, 11.—MADRID

Propietarios: IBARRA y AGUADO

Hotel-Restaurant de primer orden, en edificio construido *ad hoc*, aumentado y reformado con la adquisición de la casa número 11 de la calle del Príncipe.

Magníficas habitaciones para familias.—Salón restaurant para 500 personas.—Nuevo y espléndido Salón de lectura y espera.—Baños en todos los pisos del Hotel.—Teléfono.—Ascensor.—Calefacción á vapor.—Luz eléctrica en todas las habitaciones.—No hay mesa redonda.—Habitaciones desde 4 pesetas.—Hospedaje á pensión desde 12 pesetas.—Intérprete y coche del Hotel en las estaciones á la llegada de los trenes.

☼ FÁBRICA DE MOSAICOS HIDRAULICOS ☼

La más importante de España

José Foncuberta

Calle Vergara, núm. 2.—BARCELONA

GRAN PREMIO DE HONOR Y MEDALLA DE ORO EN LA EXPOSICIÓN DE LONDRES

SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

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 sábados ó sean: 6 enero, 3 febrero, 3 y 31 marzo, 28 abril, 26 mayo, 23 junio, 21 julio, 18 agosto, 15 septiembre, 13 octubre, 10 noviembre y 8 diciembre, directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapoore y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sean: 23 enero, 20 febrero, 20 marzo, 17 abril, 15 mayo, 12 junio, 10 julio, 7 agosto, 4 septiembre, 2 y 30 octubre, 27 noviembre y 25 diciembre, haciendo las mismas escalas que á 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 Cuba México

Servicio mensual á Habana y Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafrime 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 New-York, Cuba México

Servicio mensual, saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Combinaciones con distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz, con trasbordo en Habana. Combina con el ferrocarril de Panamá y 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, Carúpano, Coro y Cumaná, con trasbordo en Puerto Cabello, y para Trinidad con trasbordo en Curaçao.

Línea de Buenos Aires

Servicio mensual, saliendo de Génova el 1, de 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, Barcelona y Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz, con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 22, 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 el día 1.º, haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Poo

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escalas en Las Palmas y otros puertos de la Costa occidental de Africa y Golfo de Guinea. Regresan de Fernando Poo el 26 de febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que á la ida, para Cádiz y Barcelona.

Línea de Tánger

Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles y viernes, para Tánger, con extensión á los puertos de Algeciras y Gibraltar. Salidas de Tánger: Martes, jueves y sábados, para Cádiz.

Estos 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. Rebajas á familias, á viajeros del Comercio y por pasajes de ida y vuelta. Precios convencionales por camarotes de lujo. 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.

AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 % 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 abril 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 entregados, y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

PEDIR
EN TODO EL
MUNDO **CARABANA**
CONSUMO UNIVERSAL

COMISIONES, REPRESENTACIONES Y CONSIGNACIONES
Emilio Mármol Martín
MELILLA

CONSIGNACIÓN Y COMISIÓN
MIGUEL BERNARDI
MELILLA

Gran Hotel Colón
BARCELONA Plaza de Cataluña
Paseo de Gracia

Céntrico, Moderno, Cómodo

Montado con todos los
principios higiénicos

Electricidad - Ascensor - Calefacción
Central - Agua corriente, caliente,
fría, y teléfono en todos los dormi-
torios - Cuartos de baño con W. C.

RENOMBRADO RESTAURANT



Compañía Anónima
de Vapores VINUESA
Sucesora de ESPACU Y COMP.^a
SEVILLA

SERVICIO FIJO ENTRE SEVILLA Y MARSELLA

Salidas de Sevilla los domingos.
Idem de Barcelona para Marsella los miércoles.
Idem de Marsella los miércoles.
Idem de Barcelona para Valencia, Málaga, Cádiz
y Sevilla los domingos.

Consignatario en Barcelona: D. AGUSTIN PUIG
Paseo de la Aduana, 5, bajos

ENRIQUE RUIZ
CASABLANCA - MARRUECOS

Comisiones y Representaciones - Agencia marítima
Consignatario de las Compañías de Navegación
Rius y Torres, de Barcelona • Antonio Millán, de Cádiz

COMPAÑÍA de VAPORES
de Valencia á Barcelona
LA RODA HERMANOS
GRAC DE VALENCIA

ESPAÑA EN ÁFRICA

REVISTA QUINCENAL

Órgano de los Centros Comerciales Hispano-Marroquíes

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid: San Agustín, 2, bajos.

Barcelona: Rambla Santa Mónica, 25, principal.

Corresponsales { Tánger: D. Luis Torres.
Casablanca: D. Enrique Ruiz.

PRECIOS

En España, Marruecos y Portugal, seis meses. 6 pts.

Un año 10 »

En el extranjero, seis meses. 7 »

Un año 12 »

SUMARIO: La política internacional y el partido liberal. — Discurso pronunciado en el Congreso por D. Félix Benítez de Lugo sobre comunicaciones marítimas. — Nuestra moneda en Marruecos. — Anuncios.

LA POLÍTICA INTERNACIONAL Y EL PARTIDO LIBERAL

Concepto fundamental de la política internacional (garantir la independencia, proteger los súbditos, fomentar y amparar el comercio).—Los límites geográficos (el Atlas, los Pirineos, el Mediterráneo y el Atlántico).—Política de los Reyes Católicos.—Período austriaco de nuestra política africana.—Conquista de Gibraltar.—Política de la casa de Borbón.—Las luchas interiores y el problema marroquí.—Miofia general en el último tercio del siglo pasado.—La Real Sociedad Geográfica y la de Africanistas y Colonistas.—Los grandes factores del Mediterráneo (Inglaterra, Francia y España).—Necesidad de una inteligencia común.—Convenio de 1900 sobre los límites de Guinea y el Sahara.—Conversación diplomática en tiempo del Partido liberal.—El *non nato* tratado de 1902.—Por qué no lo firmó Silvela.—El convenio anglo-francés.—El tratado de 1904.—Alemania y la Conferencia de Algeciras.—El arreglo franco-alemán de 9 de Febrero de 1909.—Situación actual.—Misión inmediata del Partido liberal.—La política de las alianzas.—Los grandes ideales de España.

I

Concepto fundamental de la política internacional.

Las naciones, lo mismo que los individuos, no pueden vivir aisladas. No se concibe una colectividad humana que pueda vivir vegetativamente, esto es, sin vida de relación. Y la vida de relación, entre las naciones, es lo que constituye su política internacional.

Su concepto general se basa sobre tres principios fundamentales: garantizar su in-

dependencia, proteger á sus súbditos y apoyar y fomentar su comercio.

Empezaremos por examinar los dos últimos aspectos del problema, ya que el primero, por ser el más importante, requiere mayor detenimiento y extensión.

La protección á sus súbditos, hállese donde se hallen, es deber ineludible de todo Estado. Donde haya un español, allí debe



D. José Boada

llegar la influencia de su patria, hasta el extremo de sentirse siempre y en todas ocasiones protegido por ella. La protección del Estado al individuo, debe extenderse á través de las fronteras. Así, pues, el ideal del Estado ha de consistir en ser suficientemente fuerte para inspirar respeto á los demás, y con ello dejar bien garantida la vida de sus nacionales desparramados por todos los ámbitos del planeta.

Pero con la protección á la vida, se relaciona íntimamente la de sus intereses: por esto el fomento y desarrollo del comercio en el exterior, es factor también importantísimo de la política internacional. Las cuestio-

nes económicas son para las modernas nacionalidades lo que antiguamente fueron para ellas las políticas y religiosas. Hoy puede afirmarse que las cuestiones económicas, junto con las sociales, son las que más preocupan á las cancillerías. La necesidad de buscar nuevos mercados donde colocar los artículos manufacturados de los países más prósperos, es la que mueve y preocupa la diplomacia universal, y ha sido en más de una ocasión causa de largas y costosas guerras.

Por esto vemos á los tratados de comercio precediendo á los tratados políticos; por esto á la guerra de tarifas, á la guerra comercial, sigue casi siempre el rompimiento de las relaciones diplomáticas, y á éste la lucha en los campos de batalla. El primer síntoma de enemistad entre dos naciones brota siempre en el terreno de sus relaciones comerciales. Y es que el comercio, las relaciones mercantiles entre los hombres, son un lazo fortísimo de unión cuando éstas son satisfactorias, y fuente de disgustos y despego en el caso contrario. Acontecimientos recientes, de inolvidable recuerdo, son una demostración de lo que venimos diciendo. Así, pues, la política de los tratados de comercio que regulen el intercambio de productos, aprovechando las circunstancias de lugar y tiempo, ha de ser una de las bases fundamentales de toda política internacional bien encaminada y dirigida.

Pero, con ser estas dos bases de la política internacional, ligeramente enumeradas, de suma importancia, por cuanto afectan á la vida y á los intereses de sus individuos, quedan en segundo término ante la que podríamos llamar cuestión vital de las nacionalidades: la cuestión de su propia independencia. Ante la magnitud é importancia de ésta, todas las demás desaparecen. Sin tener resuelta esta cuestión primordial, nada es posible, todo cae por su base; sin tener garantida su independencia, sin tener sus fronteras aseguradas contra la invasión ó rapacidad de otros pueblos ó naciones, no puede disfrutarse del natural sosiego necesario para su perfeccionamiento interior y desarrollo de su riqueza; sin tener garantida su propia independencia, todo ha de ser efímero y perecedero, pues sin fuerzas para sustraerse á la voluntad de los demás, pronto vendrá á parar á la categoría de las que se ha dado en llamar naciones muertas, y, tras de la

muerte y siguiendo una ley biológica jamás interrumpida, no tardará en desaparecer. Por esto el primer deber de un Estado es asegurar su independencia.

Pero ¿cómo ó por qué medios se asegura y facilita su independencia?

En primer lugar, por la agrupación en un solo Estado de todos los pueblos de la misma raza, semejantes costumbres y comunes intereses; y, en segundo término, llevando sus fronteras á sus límites geográficos, á los límites fijados por la naturaleza y que parecen puestos ex profeso por el Creador para facilitar la gobernación de los pueblos.

II

Los límites geográficos (el Atlas, el Mediterráneo, los Pirineos y el Atlántico).

La tendencia de todas las grandes nacionalidades ha sido siempre esta: ir en busca de sus fronteras naturales. Por esto vemos, y la Historia nos lo confirma con la elocuencia de los hechos, que, pueblo que un día ha dominado en una de las orillas del Estrecho, no ha tardado mucho en dominar en la otra; y es porque el Estrecho de Gibraltar no ha sido nunca la frontera natural de España y Africa: en vez de separar dos territorios, ha sido siempre lazo de unión entre los mismos. Lo propio ha ocurrido en la época cartaginesa que en la romana, visigoda ó árabe. Llegados al Estrecho, han sentido la necesidad de cruzarlo, extendiendo su dominación hasta el Atlas en unos casos y hasta los Pirineos en otros. Y es porque los límites geográficos de España están formados por dos grandes barreras, casi infranqueables: los Pirineos al Norte y el Atlas al Sud. Si examinamos un mapa que comprenda España y la parte Noroeste de Africa, desde luego echaremos de ver que (haciendo caso omiso del Estrecho de Gibraltar, cuya existencia se debe á algún movimiento geológico que separó en época remota las dos Españas), el mismo sistema de montañas, las mismas cordilleras se extienden y prolongan á través de los mares por los dos países: la costa marroquí en su curvatura general desde el Cabo Tres Forcas hasta las inmediaciones del Estrecho corresponde y es continuación de la curva española desde Gibraltar á Málaga y Almería; el Cabo Trafalgar y el Espartel, Tarifa y Punta Cires,

Gibraltar y Ceuta, no son más que partes disgregadas de un todo armónico que constituyó un día la unión ó el istmo de dos continentes. «*El suelo de Marruecos ó el Garb (el Occidente), como dicen los berberiscos, no es más que la continuación geológica y orográfica del de la Península.*» Montañas, mesetas, clima, distancias, establecen una perfecta continuidad entre ambas regiones. Por esto los romanos no se detuvieron hasta el Atlas cuando emprendieron la conquista de España; por esto los árabes no pararon hasta los Pirineos cuando invadieron la Península.

Aquellos pueblos no pudieron sustraerse á la influencia de los límites geográficos, como no podrá sustraerse á la realidad de sus leyes ningún pueblo que aspire á garantizar sólidamente su independencia. Los Pirineos al norte y el Atlas al sur; el Atlántico á occidente y el Mediterráneo por el levante; son los límites geográficos de la Península hispánica. Por haber olvidado esta realidad geográfica é histórica han ocurrido la mayor parte de desgracias que han afligido á nuestra patria y que, como consecuencia inevitable, habían de conducirnos al desastre final de 1908.

Una ligera ojeada histórica nos probará este aserto.

III

Política de los Reyes Católicos.

Formada, aunque incompletamente, la nacionalidad española en tiempo de los Reyes Católicos, España se hallaba en condiciones de buscar el perfeccionamiento de sus límites, llevando su frontera hasta el Atlas por el sur y hasta el Atlántico por el oeste. Los Reyes Católicos vieron desde luego el problema; y aunque influyera más en sus decisiones el factor religioso que el político, lo cierto es que por aquel camino enderezaron sus esfuerzos.

Con la división hecha en 1494 por el Papa Alejandro VI entre portugueses y españoles, y en virtud de la cual tocábanos en el reparto casi toda el Africa, inaugurase la política africana, verdadera continuación de la reconquista, encaminada á extendernos por la vecina costa de Berbería; y á esta política, que encarnaba perfectamente en la exaltada fe de la Reina Católica y que concretó en su testamento cuando dijo: «E ruego é mando á la Princesa, mi hija, y al Príncipe, su marido, *que no cesen de la*

conquista de Africa é de puñar por la fe contra los infieles...», y en el desarrollo de la cual encontró en el cardenal Cisneros un entusiasta colaborador, convencido de la necesidad de encaminar las aspiraciones nacionales hacia su verdadero objetivo, esto es, la prolongación del suelo patrio hasta sus límites naturales; debimos en 1476 la ocupación de Santa Cruz de Mar Pequeña (hoy Ifni), donde Diego de Herrera levantó una torre que dió origen en 1499 á que varios jeques de Ofrán, Tamanart y otros lugares vecinos reconocieran la soberanía de Castilla y Aragón; la posesión en 1510 de Melilla, tomada años antes (1497) por Estopiñán, capitán del Duque de Medina Sidonia; de Mazalquivir en 1505; el Peñón de Vélez de la Gomera, conquistado en 1508 por Pedro Navarro; Orán en 1509; Bugía, Argel, Túnez, Tlemecen y Trípoli, plazas conquistadas unas y constituidas otras en tributarias.

La necesidad de ocupar el Peñón de los Vélez como contrapeso á la ocupación por Portugal de Santa Cruz de Agadir, á que creía tener derecho Castilla por la posesión y proximidad de Canarias, llevó á los monarcas de las dos naciones vecinas á negociar un tratado que pusiera fin á sus diferencias en Africa.

La negociación fué laboriosa, por negarse Portugal á reconocer la posesión por los españoles de Santa Cruz de Mar Pequeña, especie de cuña puesta en sus dominios, y no querer que por el Mediterráneo se extendiera su esfera de influencia más allá de una legua hacia Occidente del Peñón; hasta que en 1509 se firmó en Cintra un tratado, en virtud del cual se fijó definitivamente el límite de la influencia española en un punto de la costa situado á seis leguas á poniente del Peñón de los Vélez. De allí hacia Argelia *todo era ó debía ser* de Castilla y Aragón, y hacia el Atlántico *todo era ó debía ser* de Portugal hasta el Cabo Bojador, *con la sola excepción* de Santa Cruz de Mar Pequeña.

IV

Periodo austriaco de nuestra política africana

Pero con sus dos ilustres iniciadores acabó para siempre esta política. Durante el reinado de Carlos V, que fué ante todo un monarca europeo, otras consideraciones inspiraron nuestra política exterior. Además

la influencia del descubrimiento de América, ocurrido en 1492, dejábase sentir de una manera muy viva en nuestra política, haciendo derivar de su cauce natural las energías expansivas de la nación. Así es que lo que se estimó entonces, acontecimiento venturoso cual ningún otro, fué á la larga causa de debilidad para nosotros, y fuente y origen de una gran desgracia: el descuido y olvido de la política africana, con tanto empuje y acierto iniciada por los Reyes Católicos; error histórico que, andando el tiempo, tenía que costarnos muy caro.

Con un Estado á su flanco oeste como Portugal, y al sur un pueblo fanático y batallador, inquieto y rapaz, no podía gozarse, como no se gozó, de tranquilidad en las costas y fronteras españolas.

Durante el reinado de los Austrias, tan sólo vieron los gobernantes españoles dos cosas en la costa africana del Mediterráneo: el creciente poderío de los turcos y la piratería berberisca, azote del litoral cristiano y de su comercio.

Desde los primeros tiempos de su reinado empezó Carlos V á recibir desagradables noticias de África: primero la entrega de Argel á los piratas y la derrota de D. Diego de Vera al intentar rescatarla; poco más tarde la toma del Peñón por Barbarroja; después la derrota y cautiverio de la expedición de D. Diego de Portuondo; en 1530 el fracaso de la expedición de Andrea Doria, enviado á rescatar cautivos, seguido éste de la muerte empalado de Portuondo y la del heroico D. Martín de Vargas, defensor del Peñón, descuartizado.

Era menester vengar tantas demasías y desgracias, poner coto á la audacia de Barbarroja que acababa de apoderarse de Túnez. El Emperador se decide á luchar, y sale el 30 de Mayo de 1535 de Barcelona, y el 14 de Julio toma la Goleta, celebrando en Túnez, el día de Santiago, el glorioso resultado de la expedición. Pero, en vez de guardar para sí la plaza, deja allí como rey tributario á Muley Hacén.

Poco tardaron, no obstante, los piratas en reanudar sus fechorías. Después de haber intentado Carlos V atraerse á Barbarroja sin poder conseguirlo, organiza el emperador aquella famosa expedición que fué deshecha tanto por los turcos como por las olas delante de Argel.

Desde entonces la audacia de los piratas no tuvo ya límites: hasta Lepanto fueron u eños del mar.

En 1555 D. Alonso de Peralta entrega Bugía á los argelinos; en 1558 toma Piali á Ciudadela, y en 1560 destroza en los Xerves la expedición que de Mesina mandara contra él Felipe II. Desde 1535 á 73, el único éxito en África es la reconquista del Peñón por D. García de Toledo (1564). La expedición del 1573, de D. Juan de Austria, fué de éxito efímero; pues, si bien reconquistó Túnez y Bizerta, se perdieron un año más tarde.

«Los reyes todos de la casa de Austria desdeñaron siempre las posesiones españolas en Africa, y negaron á sus gobernadores los subsidios que con frecuencia pedían para ampliar y consolidar allí nuestra dominación. Carlos V cedió Tripoli, en 1530, á los Caballeros de San Juan, alegando que caía «muy á trasmano de sus dominios», es decir, de Italia, que en los tiempos de Catón juzgó demasiado próximo á Cartago y pretende hoy todo ese territorio á título de vecina.» (1)

La preocupación constante de los monarcas de la casa de Austria no fué otra que combatir la piratería del Mediterráneo. Así, cuando en 1564 se decidió Felipe II á castigar las fechorías de los piratas tetuanes, encomendando la empresa á D. Alvaro de Bazán, contentóse éste con cegar la boca del río Martín, y ni intentó siquiera la conquista de una plaza que hubiera podido sernos tan útil.

Felipe II inauguró una nueva política en Marruecos: la política que hoy llamaríamos de la *entente cordiale*, con cuya política venía á interrumpir las tradiciones de la reconquista.

Pero no fué este el único error político de Felipe II. Para nosotros, el primero y principal fué el no haber establecido su corte en Lisboa cuando después de la rota de Alcazarquivir, vino á sus manos la corona de Portugal. Reunidas bajo un solo cetro todas las coronas de la península hispánica, formada por fin la unidad ibérica, debía ser base de su política conservar á toda costa el reino de Portugal, para lo cual nada mejor que establecer definitivamente la corte en Lisboa, población que, por hallarse cerca del mar, en una ría espléndida y hermosísima, con vistas á América, donde á la sazón se encontraban los mejores florones de su corona, y próxima al África, que tanto nos interesaba, reunía condicio-

(1) *La cuestión de Marruecos*, por D. Gabriel Maura.

nes inmejorables y que de seguro hubieran influido, con su medio ambiente saturado de sales marinas, su cielo azul tan puro y transparente, y sobre todo con aquel mar cuyo oleaje llevaba á la patria común los recuerdos y saludos de las provincias lejanas, á que la corte no olvidara los problemas marítimos ni descuidara las cosas de Africa.

De haber establecido Felipe II su corte en Lisboa, no se perdiera de seguro Portugal; de ser Lisboa capital del Imperio Hispánico, no se olvidaran las tradiciones marítimas, y con ello no se hubiera caído en el error de querer figurar en el mundo sin fuerzas navales proporcionadas á la importancia de sus costas, pues sin el dominio del mar no puede aspirarse á dominar la tierra.

El desconocimiento de esta verdad nos ha costado todo un imperio colonial. Por esto consideramos un gran error político de incalculable trascendencia, el no haberse aprovechado la oportunidad de establecer la corte en Lisboa.

Muy otro hubiera sido, en el caso contrario, el porvenir de España.

«Felipe III logró por fin, á cambio de su auxilio á Muley Xequé, de Fez, el puerto de Larache (1606), desde donde era muy fácil cortar el paso á los piratas de Salé; razón por la cual había Felipe II gestionado sin éxito su permuta con Mazagán.

Los piratas, sólo, preocupan á los monarcas españoles: por eso D. Luis Fajardo toma la Mamora ó Mehedia, nido de corsarios en la desembocadura del Sebú (1614), por eso en 1601 sale contra Argel la expedición de Juan Andrea Doria, que deshace una tempestad; por eso, el año 1673, el Príncipe de Monte-Sacro, general de Andalucía, toma Alhucemas, refugio también de piratas.

La indiferencia, cuando no el abandono, caracterizó la política africana de los últimos Austrias: por ejemplo, al estallar en 1640 la rebelión de Portugal, perdimos las plazas de Mazagán y Tánger porque sus gobernadores, que no eran españoles, se declararon por los rebeldes y *nadie pensó en reconquistarlas*.

Por mera casualidad conservamos á Ceuta, cuyo dominio nos fué reconocido por Portugal en 1668, pues nuestros vecinos perdieron en Alcazarquivir la afición á las empresas en el Norte de Africa, y en 1662 dieron en dote Tánger á Catalina de Bra-

ganza, que casó con Carlos II de Inglaterra, devolviendo Mazagán á los marroquíes en 1769, como los ingleses les habían devuelto Tánger en 1685.» (1)

En las postrimerías del reinado de Carlos II, hallándose el reino en plena decadencia arreciaron los moros en sus ataques á las plazas españolas de Africa, y perdiéronse Larache y la Mamora, peligrando la de Ceuta.

Tan débil estaba por aquel entonces la nación, que ni fuerzas tuvo en 1698 para aceptar el ofrecimiento de los hugonotes expulsados de Francia de establecerse en Santa Cruz de Mar Pequeña, creando allí una nueva colonia bajo la soberanía de España, por temor de desagradar con ello al rey de Francia.

V

Conquista de Gibraltar.—Política de la casa de Borbón.

La guerra dinástica á que dió lugar el advenimiento de la casa de Borbón al trono de España en la persona de Felipe V, trajo en sí un hecho de incalculable trascendencia: la ocupación de Gibraltar por los ingleses. Aunque se trataba de una guerra civil en la que Inglaterra tomó partido por uno de los beligerantes y aquella plaza fué tomada en nombre del archiduque D. Carlos de Austria, los ingleses la conservaron en su poder á pesar de la promesa de devolución dada por el propio rey Jorge de Inglaterra, promesa que ni Felipe V ni sus ministros acertaron á hacer efectiva.

Desde el momento que Inglaterra se consideró dueña definitivamente del Peñón, la cuestión de Marruecos de española que era exclusivamente, pasó á ser internacional. Tenemos desde aquel momento un factor más con que contar en el problema marroquí: el interés británico por su vecindad con el *Mogreb*.

Orán y Mezalquivir se perdieron también cuando la guerra de Sucesión; y aun cuando se reconquistaron después en 1732, no se sacó todo el provecho debido de aquella expedición, por ir encaminada principalmente á ayudar al infante D. Carlos á sentarse en el trono de Nápoles.

No fué Carlos III más africanista que su padre. En su tiempo se trató seriamente de

(1) La cuestión de Marruecos, Maura.

hacer saltar Melilla y el Peñón. Sus ministros querían quitarse de cuidados en Marruecos para atender á los negocios de América. Aranda y Grimaldi eran partidarios de esta política. Opinaba Aranda además que aunque se tomase Argel, debía destruirse y abandonarse. De Orán propuso también su destrucción y abandono en 1777. «Insistió sobre esto siempre que tuvo ocasión—dice Reparaz en su magnífico libro *Política de España en África*—hallando favorablemente dispuesto el ánimo de Floridablanca, sucesor de Grimaldi; y como al propio tiempo trabajaba en París para comprometer al rey á declarar la guerra á Inglaterra en favor de la independencia de los Estados Unidos, tuvo este estadista el triste honor de prepararnos por sus mismas manos y en una sola campaña diplomática la pérdida de dos continentes.»

Con la derrota de la expedición mandada por O'Reilly contra Argel y el inútil bombardeo de Barceló en 1783, y más que todo esto con la cesión de Orán y Mazalquivir al Dey de Argel en 12 de Septiembre de 1791 á cambio de que cesaran las pirateñas en nuestras costas, obsesión constante de nuestros gobernantes, llegamos al punto más bajo de nuestra política africana. Este acto extraordinario, sin justificación posible, es sin duda el más impolítico y funesto del reinado de Carlos IV. Y todavía se nos aparece con caracteres más inexplicables si se tienen en cuenta las recomendaciones de Carlos III que constan en uno de los párrafos de la *Instrucción reservada para la Junta de Estado*, redactada poco antes de su muerte y que dicen: «*Destruído que sea el Imperio turco, debemos pensar en adquirir la costa de África.*»

Ante cuyas palabras queda el ánimo suspenso, pues no se compaginan en modo alguno con el abandono de dos de sus más importantes plazas.

Ello es que aquel desastre, pues tal resultó para España, llevó consigo años adelante la entrada de un nuevo factor en la política africana: la entrada de Francia con su conquista de Argelia.

Después de este acontecimiento y como consecuencia lógica de él, nos encontramos más tarde con un nuevo proyecto de cesión de las plazas rifeñas (1801), y al año siguiente con un inesperado plan de invasión y anexión; plan inspirado por Godoy, y del que había de ser el brazo ejecutor D. Domingo Badía y Le-

brich, bajo el nombre árabe Ali-Bey-el-Abasi. Pero cuando estaba á punto de realizarse, la proclamación de Napoleón como emperador de los franceses y la inminencia de una guerra con Inglaterra en la que debíamos tomar parte necesariamente por nuestra alianza con el emperador, echaron abajo dichos proyectos.

Estábamos en vista del gran desastre: la guerra de la Independencia, la insurrección de América, la guerra civil, los pronunciamientos, etc., etc.! Es decir, estábamos en el principio del fin.

(Se continuará.)

DISCURSO pronunciado en el Congreso por D. Félix Benítez de Lugo sobre comunicaciones marítimas.

Aludido, Sres. Diputados, por mi querido amigo el Sr. Rosselló en este debate sobre comunicaciones marítimas, creo de mi deber hacer uso de la palabra, recogiendo esa alusión, para exponer aquellas observaciones que me sugiere el proyecto de ley que discutimos; pero mi labor va á ser concreta, determinada, porque si bien como español, como Diputado de la Nación, podría ocuparme de todo aquello que forma la esencia de la ley, sólo he de hacer objeto de mis observaciones lo que se refiere á la particular representación que aquí ostento, ó sea como Diputado por la provincia de Canarias.

Uno de los extremos tratados por el Sr. Rosselló en los luminosos discursos que aquí pronunció en varias tardes, se refiere á las comunicaciones con Canarias, extrañándose de que esas comunicaciones, así como las que se refieren á las islas Baleares, se dejen en este proyecto, por decirlo así, para mejor ocasión, toda vez que en el propio proyecto se determina, en el art. 17, «que el Gobierno procederá con la oportunidad que cada caso requiera, á organizar, establecer, contratar y desarrollar los servicios marítimos regulares en las

islas Canarias, Baleares, posesiones españolas del Norte de Africa y otros puertos importantes del Norte y Noroeste de dicho continente con arreglo al plan contenido en el anexo cuadro C, y á lo que prescriben estas bases.»

Y el Sr. Navarrete, con la competencia verdaderamente extraordinaria que todos le reconocemos en estos asuntos, haciéndose cargo de estas observaciones del Sr. Rosselló, exponía que la Comisión realmente no había tenido á la vista, no había podido reunir todos aquellos antecedentes, todas aquellas noticias necesarias para establecer ya de una manera definitiva, como se establecen en el cuadro B, las comunicaciones con las islas Canarias, y únicamente podía sentar la Comisión este precepto con que se encabeza el cuadro letra C de que «se fomentarán las comunicaciones marítimas regulares actualmente contratadas, en combinación con las que contiene el cuadro B hasta hacerlas periódicas cada tres días entre el archipiélago y la Península, y diarias las principales interinsulares».

Yo creo, Sres. Diputados, que en esto el Gobierno, como los señores de la Comisión, han padecido un lamentable error, porque así como se han establecido, se han regulado y precisado las comunicaciones marítimas interoceánicas, trasatlánticas, así entiendo yo que esta idea que aquí consigna la Comisión ha podido muy bien llevarla á cabo determinando esas comunicaciones marítimas con las islas Canarias á fin de establecer esas comunicaciones cada tres días como aquí se dice.

Pero este principio que sienta la Comisión entiendo que se contradice en absoluto con lo que se establece en el cuadro B, porque si, en efecto, tienen los señores de la Comisión el propósito, ó abrigan el propósito, que aparece como una promesa para el porvenir, de que se establezcan estas comunicaciones con aquellas islas á fin de llegar á hacerlas

por lo menos periódicas, cada tres días, no se comprende cómo en el cuadro letra B de este proyecto de ley, por el cual viene á realizarse una trascendental reforma en nuestras comunicaciones y servicios marítimos, no se corrigen todos aquellos defectos, todos aquellos males que uno y otro día los representantes de Canarias hemos venido denunciando. Las líneas que se establecen en el cuadro B son las mismas, menos una, de que ya me ocuparé, que hoy rigen en el contrato de la Compañía Trasatlántica; y es de lamentar que en el cuadro letra B, relativo á estas comunicaciones que ahora se establecen para el fomento de nuestra marina, para la cual se pretenden primas y subvenciones de verdadera importancia que ahora no voy á discutir, casi se hayan copiado exactamente los mismos itinerarios de los servicios que hoy realiza la Compañía Trasatlántica.

La primera de las líneas que se establecen en el cuadro B, que se titula «Norte-España á Cuba y México», es igual á la contratada actualmente con la Compañía Trasatlántica que se llama «línea de Cuba-México». ¿Por qué motivos no se señala en ese itinerario á las islas Canarias? Es verdad que en el itinerario actual de la línea de Cuba-México, hoy no existe la escala de Canarias; pero SS. SS. no ignoran que los elementos vivos de la provincia de Canarias y muchos elementos importantísimos de las provincias del Norte de España, han venido siempre clamando por que se ponga en comunicación el Norte de España con las islas Canarias, ya que hoy conforme á los itinerarios de la Compañía Trasatlántica no existe absolutamente ninguna comunicación entre las islas Canarias y el Norte de España.

Pues si aquí se establece esta primera línea del Norte de España á Cuba y México partiendo de Bilbao, Santander, etc., ¿cómo SS. SS. no han determinado

ya en esta primera línea de una manera precisa y respondiendo á lo que se dice en ese cuadro *C*, la escala de Canarias, así como la han determinado en las líneas segunda, cuarta y sexta? Porque SS. SS. no pueden desconocer los vivos deseos, constantemente manifestados por la provincia de Canarias y por las provincias del Norte de España, de ponerse en comunicación para desarrollar los intereses comerciales de ambas regiones.

Lo mismo digo por lo que se refiere á la tercera de las líneas. En ésta, cuyo itinerario se señala de Barcelona á Cádiz, Nueva York, Habana y Veracruz, etcétera, no comprendo cómo estableciéndose en el cuadro *C* que se habrán de combinar las líneas establecidas en el cuadro *B* para fomentar las comunicaciones de Canarias con la Península, no se determina de una manera precisa y terminante la escala de Canarias. Esta línea no es más que un trasunto de la actual línea de Nueva York, Cuba y México que tampoco toca en Canarias.

Ya que aquí venimos á establecer una reforma verdaderamente trascendental y extraordinaria, ¿cómo no se aprovechan ya de una manera fija y determinada todas estas líneas para poner la escala de Canarias que el Sr. Navarrete, cuya competencia proclamo, ha de reconocer que viene á ser como trámite para todo el itinerario que en estas líneas se establece? (*El Sr. Argüelles*: Eso es según.) Poco habría de ser el desvío de los barcos, porque la mayor parte de las líneas italianas é inglesas que van á América tocan en Canarias, por cuyo motivo se consigue que casi salga un correo diario de Canarias para Inglaterra, y yo entiendo que, estableciéndose aquí un nuevo servicio, dándole este desarrollo, esta transcendencia y esta importancia, es el momento oportuno de poner de una manera precisa, no dejándola á ulteriores combi-

naciones y á ulteriores contratos, esta escala de Canarias como fija y determinada.

Porque resulta que, según la reforma que se propone, lo cierto es que, por lo que se refiere á estas comunicaciones interoceánicas, trasatlánticas, las comunicaciones con Canarias van á resultar perjudicadas porque hoy, entre las líneas contratadas con la Compañía Trasatlántica existe una, que es la de Canarias, que no traen SS. SS. á este cuadro. Todas las líneas que se comprenden en el cuadro *B* son, por decirlo así, reproducción de las actualmente contratadas; excepto una, que es la de Canarias, de la cual SS. SS. han prescindido.

Hoy existe la línea de Canarias con un servicio mensual saliendo de Barcelona, con escala en Valencia, Alicante, Cádiz, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de las Palmas, etc., con retorno luego á la Península. Pues bien; de esta línea se prescinde en el cuadro *B*; es decir, que se prescinde de ella en las comunicaciones que se pretende de momento contratar; de suerte que, de momento, vamos á resultar perjudicados porque desaparece esta línea.

Pero dirán SS. SS.: es que esta línea, este servicio mensual, que hoy desempeña la Compañía Trasatlántica, se ha de sustituir con esta comunicación que en el penúltimo párrafo del cuadro *C* se determina, en el cual se dice: «Se establecerá, además, una comunicación quincenal entre Barcelona y Mogador, con escalas en algunos puertos de Levante y Sur de España, Argel, Orán, Melilla, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca, Saffi y viceversa.»

Y llegado aquí, yo tengo que dedicar mi atención á esta línea de una manera especial; pero como entiendo que al discutir esos servicios y venir aquí con esta misión de crítica, la crítica no debe

reducirse exclusivamente á censurar, sino que cuando procede se debe aplaudir, yo con mucho gusto tributo un aplauso, un calurosísimo aplauso al Gobierno y á la Comisión por la transcendentalísima reforma que se establece en el art. 30 del proyecto de ley, y como yo quiero fijar la atención del Congreso respecto de la transcendencia de lo que en ese artículo se propone, me va á permitir la Cámara que exponga algunos antecedentes para que se haga cargo de ellos. (*El Sr. Navarrete: ¿Qué artículo?*) El art. 30, cuando define la navegación de cabotaje nacional.

Verdaderamente, Sres. Diputados, veníamos siguiendo una política suicida, era incomprensible cómo podía estar rigiendo en este país el art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas. Por ese artículo, en el cual se define el comercio de cabotaje, perdía el carácter de cabotaje la navegación que verificase todo barco que dirigiéndose de uno á otro puerto de la Península tocase en un puerto extranjero, y como tales estaban considerados los puertos de Marruecos, y, sin embargo, en ese art. 229 se exceptuaba de este precepto de que perdiese la navegación el carácter de cabotaje cuando se tocase en puertos extranjeros, á determinados puertos de Portugal, cuyos nombres ahora no recuerdo. De suerte, pues, que esa serie de vapores, esa serie de barcos que realizan el comercio de cabotaje de uno á otro lado de la Península, y que se calcula que son de 12 á 14 vapores los que diariamente pasan por el Estrecho de Gibraltar, estos barcos, digo, que realizan este comercio de cabotaje en España, podían tocar en determinados puertos de Portugal sin que perdiese el carácter de cabotaje la navegación que verificaban; pero en cambio, si tocaban en cualquier puerto de Marruecos, en ese momento lo perdían y eran considerados como barcos de procedencia extranjera.

Y no sólo eso, sino que el precepto regía para nuestras posesiones de Ceuta, Melilla, Chafarinas, Peñón de la Gomera y Alhucemas; y así, naturalmente, podía decirse que nuestras posesiones de África eran unas plazas inglesas con guarnición española, porque allí no podíamos tener y desarrollar nuestro comercio. Fué necesaria una campaña verdaderamente titánica de los Centros comerciales Hispano-Marroquíes (y tengo mucho gusto en citarlos), y fué preciso que por el Ministerio de Fomento se incluyesen créditos extraordinarios para los puertos de Ceuta y Melilla, á fin de lograr, como se consiguió, siendo Ministro de Hacienda el Sr. Osma, que por Real decreto de 7 de Marzo de 1907 se excluyese á Ceuta y á Melilla de aquel precepto, considerándose ya á estos dos puertos en el mismo caso que los demás para el cabotaje.

Pero Chafarinas, á pesar de que en la ley de Presupuestos se consignaba millón y medio de pesetas para su puerto, y Peñón de la Gomera y Alhucemas siguen considerándose como puertos extranjeros á los efectos de nuestro comercio marítimo, como se hacía con todos los puertos de Marruecos.

Y era realmente incomprensible que esto se sostuviera sin que España se percatase de la importancia y transcendencia que para nosotros tiene todo el comercio de Marruecos, que hoy está representado por 200 millones de pesetas, de los cuales sólo 7, cifra verdaderamente lastimosa, corresponden á España, y no se explica cómo podía sostenerse una disposición como el artículo 229 de las Ordenanzas de Aduanas. Tanto es así, que yo había anunciado en el Congreso una interpelación sobre este asunto, para pedir al Sr. Ministro de Hacienda la derogación de aquel artículo; y cuando me he enterado de que el Gobierno y los individuos de la Comisión al definir en el art. 30 el comercio de cabotaje en la forma que lo

hacen, derogan aquella disposición, confieso, Sres Diputados, que he sentido una satisfacción vivísima, de la cual yo quiero hacerme eco en la Cámara, rindiéndoles el debido tributo de mi aplauso modesto, pero sincero, por la transcendentalísima reforma que aquí se verifica.

Y dicho esto, vuelvo otra vez á aquella línea, que se establecerá, es decir, que se deja para el porvenir, de que trata el cuadro letra B de que antes di lectura.

Yo pregunto á los señores de la Comisión: ¿cuál es el motivo que se ha tenido en cuenta para que en la relación de puertos que se cita no se haya incluido como término de expedición la provincia de Canarias? ¿Pues qué distancia hay de Mogador á Canarias? Acaso habrá aproximadamente la misma que desde Lanzarote á la isla del Hierro, que ocupan los dos extremos del archipiélago canario. Porque esta línea que proponen SS. SS. pudiera estimarse como sustitución de la que hoy existe y que se titula línea de Canarias. Claro es, y este es otro aplauso que tributo á los señores de la Comisión... (*El Sr. Navarrete hace signos de extrañeza.*) Sí; yo creo que la crítica comprende la censura y el aplauso, y cuando hay motivo para el aplauso, se debe aplaudir. (*El Sr. Navarrete: Es que como son los primeros aplausos, nos sorprenden.*) Es que otros Sres. Diputados se han ocupado de diferentes extremos de la ley que son dignos de censura. Yo, por fortuna, he acogido aquellos que son dignos de alabanza. (*El Sr. Navarrete: Muchas gracias.*)

La línea actual de Canarias comprende, entre los puertos de Marruecos, los de Tánger, Casablanca y Mazagán, y desde aquí va á las Palmas. No parece sino que ya en la costa occidental de Marruecos no existen más puertos de interés para nuestro comercio: Mogador, Saffi, Rabat, Larache y Arcila, esos

como si no existieran. Por eso yo aplaudo á los señores de la Comisión, porque incluyen en esa nueva línea que intentan establecer y en ese servicio quincenal los puertos más importantes de la costa occidental de Marruecos, como son Larache, Rabat, Casablanca, Saffi y Mogador, pues era verdaderamente intolerable, era verdaderamente suicida el que se estableciese este servicio como está establecido actualmente con el título de línea de Canarias, sin considerar dignos de ser visitados por los barcos españoles, por lo que al fomento de nuestro comercio se refiere, más puertos que los de Casablanca y Mazagán.

La importancia que verdaderamente tiene este aspecto de la cuestión, y en este punto sí tengo que censurar á los señores de la Comisión por no haber incluido de una manera definitiva, precisa y clara en este proyecto, en vez de dejarlo para lo futuro, estos puertos de Marruecos; la importancia de este aspecto de la cuestión, la dan unas informaciones verdaderamente curiosas, curiosísimas, que he leído en esa luminosa obra hecha por los señores de la Comisión respecto á esta materia. En esa obra se lee el informe del cónsul de Mogador que dice lo siguiente: «Casi todas las poquísimas mercancías españolas que aquí vienen proceden de países extranjeros. El vino español que recibe el que suscribe va de Málaga á Marsella para ser de allí reexpedido. Muchos son transbordados en Gibraltar.»

Esto se lee en el tomo II, página 175 de esa obra, y esto mismo consigna é informa en la página 180 el cónsul de Casablanca. No hay nada más penoso y más triste que leer estas informaciones de nuestros representantes en Mogador y Casablanca, precisamente por el defecto que apunto de nuestras comunicaciones, que viene infiriendo un inmenso perjuicio á nuestros intereses en Marruecos; pero también causa pena otro dato que existe en esa misma infor-

mación y que es el siguiente: «La colonia española en Tánger comprende 6,000 personas. Estas 6,000 personas sólo importan de España por valor de 600,000 francos. En cambio la colonia inglesa en Tánger, que se compone de 600 personas, importa productos por valor de 4 millones de francos.» En Larache, dice el cónsul, los principales comerciantes son españoles. En el año 1905 pagaron por derechos de Aduanas 500,000 francos, mientras los ingleses, italianos, belgas y franceses pagaron todos ellos juntos 400,000 francos. Pues á pesar de estos pagos realizados por nuestros compatriotas comerciantes en Larache, nuestro comercio allí es completamente nulo; nuestra exportación no existe; como que no solamente no existe línea directa hasta allí, sino que ese malhadado art. 229 de las Ordenanzas de Aduanas que felizmente ahora se deroga, imposibilita que los barcos que hacen el comercio de cabotaje toquen en Marruecos y lleven allí nuestras mercancías.

Por lo que se refiere á este extremo que vengo haciendo objeto de mis observaciones, me voy á permitir suplicar á los señores de la Comisión, para cuando el caso llegue, la reforma de este precepto en el sentido de que se fije siempre como término de estas escalas en los servicios subvencionados que aquí se establecen, las islas Canarias, toda vez que así pudiera reemplazarse la línea de Canarias que en el cuadro B no se consigna y que va á perderse por la forma que se da á estos nuevos servicios. Además, yo no entiendo cómo los señores de la Comisión proponen estas comunicaciones quincenales, á partir del Levante y Sur de España, con escalas en el mismo viaje en Argel, Orán, Melilla, Ceuta, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Mogador. Esto no puede ser. Yo creo que es necesario establecer, para el buen servicio con África, dos comunicaciones

distintas; una que comprenda esta parte del Mediterráneo, Argel, Orán, Melilla, Ceuta y hasta Tánger, y otra que comprenda, como ahora, los puertos de Marruecos en el Océano, Larache, Rabat, Casablanca, Saffi y Mogador, porque de este modo estarían atendidos nuestros intereses comerciales en el Imperio de Marruecos mediante dos líneas directas, una para los puertos del Mediterráneo y otra para los del Océano, con término en Canarias. Esto combinado con la definición, verdaderamente acertada, que habéis dado del comercio de cabotaje nacional, permitiendo que esos 12 ó 14 vapores diarios que hoy atraviesan el Estrecho de Gibraltar haciendo nuestro comercio de cabotaje, extiendan su viaje á los puertos citados, creo que han de quedar perfectamente servidos nuestros intereses comerciales en Marruecos y en el Norte de África.

Pero no va á ser sólo objeto de mis observaciones esta parte que se refiere á las comunicaciones marítimas, y aquí ya llega el momento de mis censuras, siempre cariñosas, naturalmente, á los señores de la Comisión.

Me voy á referir á la definición y desarrollo que se ha dado en el dictamen al servicio de la pesca marítima, y en este punto requiero á los señores de la Comisión para que hagan una declaración que interesa extraordinariamente á los intereses que represento como Diputado por Canarias. Este artículo por el que se condiciona la pesca marítima, ¿deroga la ley de 6 de Marzo de 1900 que regula todo lo referente á los puertos francos de Canarias? Porque en la ley de 6 de Marzo de 1900 se dice que los productos y manufacturas de las islas Canarias quedarán sujetos á su importación en la Península é islas Baleares, á los mismos derechos é impuestos que graven á sus similares de producción extranjera, pero se añade: «Se exceptuará de la disposición ante-

rior las hortalizas, frutas verdes y secas, etc., y el *pescado fresco, salado y seco*, cogido y preparado por españoles, previa la justificación de estos extremos, que será libre de derechos á su importación en la Península y Baleares.» Además, el Arancel de 1906, en su disposición 7.^a, determina, en lo referente al «comercio con las islas Canarias», que se admitirán libres de derechos los siguientes productos de dichas islas: «El pescado fresco, salado y seco, cogido y preparado por españoles, previa la justificación de estos extremos.»

Yo me encuentro con esta legislación vigente, y me encuentro con el art. 25 del dictamen que se discute, en el cual se dice lo siguiente:

«Art. 25. El pescado cogido por españoles con buques nacionales en pesca de gran altura en mares libres, y los residuos de dicho pescado obtenidos á bordo é introducidos directamente en España, frescos, ó en cámaras frigoríficas, ó con el hielo ó la sal necesarios para su conservación provisional por buques nacionales, estarán exentos de toda clase de derechos arancelarios, previa la justificación de la procedencia citada en la forma que para cada caso determinen los Ministerios de Hacienda y Marina.»

Y lo primero que me ocurre preguntar es: este precepto que se desarrolla en el art. 25 de este proyecto de ley, ¿tiene algo que ver, se relaciona en algo con la ley de 1900 y con el Arancel de 1906? Yo celebro los signos negativos de mi distinguido amigo el señor Ministro de Fomento. Eso me tranquiliza; pero como yo pretendo (y tengo algunas enmiendas formuladas á este propósito), como yo pretendo una reforma, porque creo que hay aquí un venero de riqueza nacional que es necesario proteger, voy á permitirme, siquiera sea muy ligeramente, hacer

algunas observaciones sobre la transcendencia de este precepto.

Al formular el proyecto de ley, el Gobierno concretaba y determinaba los mares en que se había de verificar esta pesca, y decía: «Pesca de gran altura en los mares libres del Norte y Oeste de África.»

Además, suprimía la palabra «provisional» respecto á la conservación del pescado; y en el párrafo 2.^o del art. 26, el Gobierno favorecía de una manera directa esta industria, determinando una prima anual de 20 ptas. por tonelada de arqueo, no pudiendo disfrutarla en cada año más de 6,000 toneladas.

Los señores de la Comisión han modificado el texto de este artículo suprimiendo radicalmente esta prima; y yo, respetando siempre, como respeto, el criterio de los señores de la Comisión, entiendo que en esto ha habido una verdadera equivocación.

Conocida es la riqueza verdaderamente extraordinaria que contiene ese banco llamado canario-africano, cuya extensión es de 250 leguas y cuya riqueza es superior á la de todos los bancos hoy conocidos, incluso el de Terranova. Baste decir que, según cálculos del Dr. Stassano, comisionado por el Gobierno italiano para estudiar este banco, la pesca allí obtenida puede venderse á mitad del precio hoy corriente en los mercados, ó sea á 5 pesetas los 100 kilos.

Que para la explotación de ese banco es necesaria una factoría, no cabe duda; en eso están conformes todos los que han estudiado este asunto.

La salazón y todas las demás operaciones que se realizan para poner el pescado en condiciones de entregarlo á la industria y al comercio, es indiscutible que no pueden hacerse á bordo, sino que es necesario hacerlas en una factoría. Esto está reconocido por todo el mundo; no necesito citar autoridades, que son muchas las que han dado

su opinión, y esa factoría no puede establecerse en otro sitio que en Canarias. Las preparaciones no sólo pueden hacerse rudimentariamente con el pescado salado, sino también en seco, de un modo semejante al bacalao, como pueden hacerse en salmuera, en conserva y en escabeche, y todo esto supone la necesidad de una factoría, la cual, dada la posición de las Canarias, debe establecerse en aquellas islas. Esto vendría á dar solución, no sólo á la crisis de Canarias, sino en parte también á la crisis de España, proporcionando alimento baratísimo al elemento obrero, y podría ser objeto de una gran industria, constituyendo un venero de riqueza. Pues bien; con el precepto que se consigna en el art. 25 del dictamen, ¿no creen los señores de la Comisión que se hace imposible, absolutamente imposible la explotación industrial? Fíjense los Sres. Diputados en que con la redacción dada al artículo que acabo de leer, se hace imposible, absolutamente imposible la explotación en debida forma de esos bancos que existen en aguas jurisdiccionales de Canarias, que por eso llevan este nombre. Porque si para estimarlo exento de todo derecho es necesario que el pescado cogido en aquellos mares se introduzca directamente en España, y se introduzca en esta forma, ¿cómo van á poner en relación este precepto del art. 25 con el de la ley de 1900 que SS. SS. han reconocido y no podían menos de reconocer que no se deroga?

Es necesario que nos fijemos bien en la importancia y transcendencia de este extremo al redactar este artículo, porque pudiera suceder que se hiciese absolutamente imposible la explotación de ese venero de riqueza, que es nuestro, y que hoy precisamente está siendo objeto de estudios por parte de expediciones francesas y belgas, que tienen por objeto estudiar y realizar lo que nosotros pudiéramos tener hecho.

Yo siento que los señores de la Comisión hayan suprimido la segunda parte del art. 26 del proyecto, por el que se concedían primas para esta clase de pesca. Yo creo que el Gobierno en esta parte debe imitar al Gobierno francés, que no solamente no pone trabas, sino que concede primas á los barcos que á esto se dedican.

Estimo que SS. SS. han incurrido en un error, y que se debe restablecer ese precepto en el art. 26, para lo cual creo que la Comisión puede admitir una enmienda que subsane la omisión.

Este aliciente de las primas tal vez fuera la puerta que el Gobierno abriera para llegar á la explotación de esa inmensa riqueza nuestra, de la que no nos hemos ocupado debidamente.

Para que SS. SS. comprendan que no es gratuito esto que yo acabo aquí de exponer, sino que tiene un fundamento y que lo abonan verdaderas autoridades, he de leer palabras de Barker Web y Berthelot, los cuales dicen: «Si los isleños quieren aprovecharse de todas las ventajas de su posición, hay un problema que deben tomar en consideración, y es el de *escoger un puerto en el litoral* para depósito general de los productos de la pesca, pues se tendrá siempre mucha más facilidad para sacar en tierra el pescado que á bordo de los buques, y más aún para las otras manipulaciones de la industria pesquera.»

El doctor Verneau y el Sr. Fernández Neda, ilustre español que con gran competencia se ha ocupado de este asunto, dicen: «La factoría es indispensable para concentrar en ella los productos de la pesca y proceder á las diversas manipulaciones industriales, y sólo en Canarias cabe establecerla.»

De suerte que no soy yo quien hace estas observaciones á los señores de la Comisión, sino que son estas autoridades respetabilísimas, por todos reconocidas como tales, que dicen que para

la explotación de esa pesca es necesaria una factoría en Canarias; y créanlo SS. SS.: tal como está redactado el artículo no cabe la factoría, no cabe la explotación; es preciso que los barcos vayan allí, y, para estar dentro de este artículo, recojan la pesca y fresca ó salada en cámaras frigoríficas, ó con hielo ó la sal necesaria para su conservación provisional, la traigan directamente á los puertos de destino.

Esto nó puede ser, porque además está en contradicción con la ley de 1900 y con los mismos Aranceles, que exceptúan, no solamente el pescado fresco, sino el pescado fresco, salado y seco. Una pretensión que tenía (y sobre ello he formulado otra enmienda) es la de que no sólo se comprenda el pescado fresco, salado y seco, sino el pescado en salmuera ó en conserva, porque de esta manera, dando facilidades, es como pueden arriesgarse las Empresas y personas de negocios á establecer una verdadera explotación de aquellos bancos.

Crean SS. SS. que cometeríamos un verdadero pecado si, teniendo nosotros en nuestra casa (puesto que está en los mares de Canarias) una riqueza fabulosa, dejásemos esta mina, esta rica explotación á los extranjeros.

Y no molesto más la atención del Congreso. Como dije al principio de este, que puede llamarse discurso, mi objeto no era otro que el de hacer aquellas observaciones relacionadas con la particular representación que tengo en la Cámara. Ya voces elocuentes, personas competentísimas, se han ocupado del contexto general del proyecto, y yo creí que no me competía tratar más que lo relativo á Canarias y á la costa de Marruecos, así como lo que se refiere á la pesca.

Nuestra moneda en Marruecos

La Legación de España en Tánger á cuya cabeza se encuentra la laboriosidad, los talentos y el prestigio del señor Merry del Val, ha obtenido un triunfo brillantísimo que tiene derecho á los aplausos de la nación entera en general y de los que se ocupan de los asuntos hispano-marroquíes en particular.

Se trata de una obra en favor de nuestra moneda realizada, de esa moneda realizada, de esa moneda que ha sido la predilecta del moro y ahora, por causas que no hay para qué examinar, encontraba en su curso un camino preñado de amenazas.

Por fortuna, las gestiones de la Legación española, hábiles, prudentes y oportunas, han sabido conjurar el peligro de expulsión, como nuestros lectores saben perfectamente por despachos del corresponsal de *El Telegrama* en Madrid, hace días publicados.

Interesaba muchísimo á nuestra plata que el principio de igualdad estatuido en Algeciras, no fuese desconocido en la vida práctica como parecía iba á serlo, y por eso concedemos gran importancia al triunfo de Merry del Val.

De hoy en adelante, gracias á su esfuerzo, el Banco del Estado de Marruecos admitirá la plata ibérica, lo mismo que la Agencia del Banco Nacional en Tánger, en su pleno valor, y de igual manera procederán las oficinas de Correos establecidas en Marruecos, por Francia é Inglaterra.

Reciba, pues, la Legación española en Tánger nuestro aplauso espontáneo, ferviente y prolongado, y en especial el señor Merry del Val, quien demuestra sentir grandes anhelos por el bien de la Patria, una gran voluntad y una inteligencia de primer orden.

TOBELL & COSTA

Asalto, 45, BARCELONA



Impresiones para el Comercio

* * * * y la Industria * * * *

Literatura * Ciencia * Arte

ZAPATERIA MILITAR DE MIGUEL TORTOSA

PREMIADO POR LA SOCIEDAD CIENTÍFICA DE BRUSELAS

CALZADO DE SUELA AL CROMO GRABADA

Ronda San Antonio, 80. - BARCELONA

Compañía general de Tabacos de Filipinas

BARCELONA-MANILA

Diploma de honor y Medallas de oro en todas las Exposiciones

Haciendas de San Antonio, Santa Isabel, San Rafael, San Luis y La Concepción

Fábrica: LA FLOR DE LA ISABELA

PROPIETARIA DE LAS MARCAS

Malato, Cavite, Malabón, La Princesa, La Ilocana

Elaboración al estilo cubano * Agencia de venta en todos los países

Se venden sus elaboraciones en todas las Expendedurías de la Compañía Arrendataria de Tabacos, á los precios siguientes:

CIGARROS	CABIDA de los cigarrillos	PRECIO de la cajita — Pesetas	VALOR de la unidad — Pesetas
Incrroyables	25	31'25	1'25
Incomparables	25	22'50	0'90
Preferentes	25	21'25	0'85
Imperiales	25	20'00	0'80
Favoritos J. Dotres	25	18'75	0'75
Excepcionales	25	18'75	0'75
Cazadores imperiales	25	17'50	0'70
Favoritos A. López	25	16'25	0'65
	50	32'50	
Perfectos	25	16'25	0'65
	50	32'50	
Brevas imperiales	25	16'25	0'65
	50	32'50	
Señoritas	20	1'25	»

Perfumería fina y Jabones de tocador

JABONES PARA LAVAR

FÁBRICA EN SANS (Carretera Real)

RENAUD GERMAIN

PORTABELLA Y GERMAIN S. en C. (Sucesores)

CASA FUNDADA EN EL AÑO 1847

Medallas: Barcelona 1888 - Oro ☉ París 1889 - Plata ☉ Logroño 1897 - Oro

Despacho: Cortes, 574 = Teléf. 1706 ♦ BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid

FÁBRICA DE PARAGUAS, PARASOLES, SOMBRILLAS Y BASTONES
DE
LUIS PÉREZ DEL MOLINO

Correos: Apartado 79 - Teléfono 568

Telegramas: PERMOLINO - Código telegráfico: SAMPER

MEDALLA DE ORO

Ausías March, 50 * BARCELONA

JARABE DE CAFÉ CONCENTRADO (CON PATENTE DE INVENCION) **Elaboración FORTUNY**

El Jarabe de Café concentrado, que elabora la antigua Fábrica de Jarabes Fortuny, está constituido por azúcar puro y café selecto exclusivamente. Su grado de concentración permite que en un reducido volumen esté contenida una notable cantidad de extracto, cuya aplicación es útil, no sólo en el hogar doméstico, sino en los viajes por mar y por tierra, en el campo, en la caza, etc.

Mezclado con agua (recomendándose que sea hervida y muy caliente) constituye la agradable bebida de uso general, no debiendo adicionarle azúcar, ya que éste forma parte del Jarabe de Café; PERO SU MÁS PRECIOSA APLICACIÓN CONSISTE EN VERTER UNA Ó DOS CUCHARADITAS DE CAFÉ Á UNA TAZA DE LECHE, Á LA CUAL NO DILUYE, CONFORME OCURRE CON EL INFUSO ORDINARIO DE CAFÉ, SINO QUE, ESPESÁNDOLA, LA MEJORA Y LA CONSERVA SU VALOR NUTRITIVO, COMUNICÁNDOLE UN SABOR SUMAMENTE GRATO AL PALADAR MÁS EXIGENTE.

También el Jarabe de Café concentrado sirve de refresco y apaga la sed si en una copa de agua fresca se disuelve una cucharadita del mismo, y otra aplicación interesante es la del recurso que ofrece para mejorar el café ordinario cuando se ha preparado débil ó tiene mal gusto: en estos casos una pequeña adición de Jarabe de Café es sumamente ventajosa.

En definitiva: el Jarabe de Café concentrado Fortuny, contrariamente á lo que ocurre con los extractos de café que se conocen, y que generalmente son de mal sabor, se conserva inalterable durante mucho tiempo, tiene buen gusto y perfume delicado, y por las preciosas cualidades y ventajas que proporciona no ha de faltar en ninguna casa.

De venta en los buenos Colmados y Tiendas de Ultramarinos y en la Fábrica: Princesa, 55 (junto al Parque)

BARCELONA * Teléfono 1020

MANUEL VEIGA

FABRICANTE DE CALZADO

FÁBRICA MOVIDA AL VAPOR

Telégrafo: VEIGA - Teléfono 3300 - Correos: Apartado 28

CORTES (GRAN VÍA) 414

BARCELONA

SOCIEDAD ANÓNIMA LA CAMERA ESPAÑOLA

SE DESEAN REPRESENTANTES

Apartado número 33

BILBAO

CÚSPIDE DEL TIBIDABO.-BARCELONA

Viaje á precio reducido

HOTEL RESTAURANT COLL

Montado con todos los adelantos. * Magníficas habitaciones para familias. * Salón de baño. * Luz eléctrica. * Habitaciones y hospedaje desde 8 pesetas. * * * *

GRAN HOTEL RESTAURANT

DE

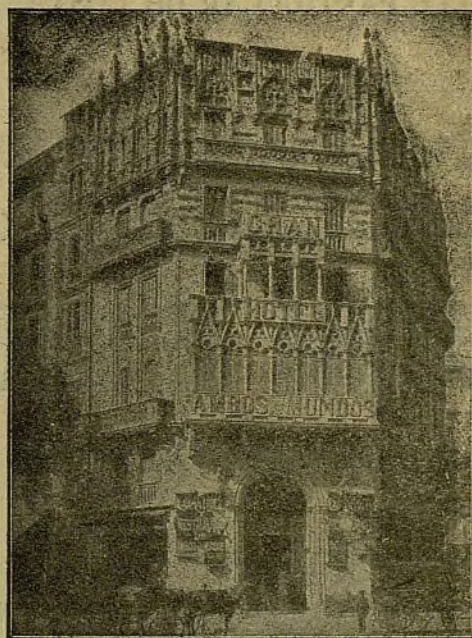
AMBOS MUNDOS

(DEUX MONDES)

BARCELONA

El más espacioso, ventilado y de mayor capacidad de todos los de esta capital ♦ 160 habitaciones ♦ Edificio á cuatro fachadas ♦ Ascensor ♦ Luz eléctrica ♦ Salas de baño ♦ Precios especiales para largas temporadas ♦ Habitaciones sin manutención ♦ Omnibus y Automóvil, propiedad del Hotel, á la llegada de los trenes y vapores, y para excursiones ♦ Se hablan los principales idiomas.

V. Saurí, propietario



FÁBRICA DE SALCHICHÓN

DE

MIGUEL GARRIGA HUMBERT Sucesor de Juan Ricar é Hijo

PROVEEDORES DE LA REAL CASA — — — CASA FUNDADA EN 1857

== GRAN PREMIO, MEDALLA DE ORO EN LA EXPOSICION DE LYON, 1904 ==

Despacho: Comercio, 23, 1.º-Barcelona

VICH



LA FORTUNA

**CHOCOLATES FINOS
GALLETAS Y BIZCOCHOS**

Fábricas en Madrid y Pozuelo
Oficinas: Caracas, 7.-MADRID

LA INDUSTRIAL

•• Fábrica de jergones de hierro •• Somiers de todos sistemas •• Tejidos metálicos para los mismos ••

SEGUNDO CUARTERO

CALLE PARTICULAR DE COSTA •• •• •• •• TELEFONO NÚM. 778

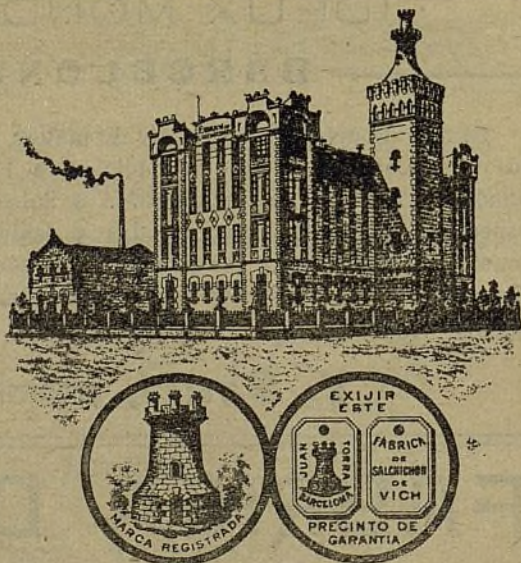
BILBAO

FÁBRICA DE SALCHICHÓN = de VICH =

Fábrica visitada por
S. M. D. Alfonso XIII
en 5 noviembre 1908

Gran Premio;
EXPOSICIÓN HISPANO-FRANCA
Zaragoza 1908

Despacho: Ali-Bey, núm. 3



HEREDEROS DE JUAN TORRA
= BARCELONA =

FÁBRICA DE MUEBLES Y CAMAS TORNEADAS

JOSE PUJOL

Y HERMANO



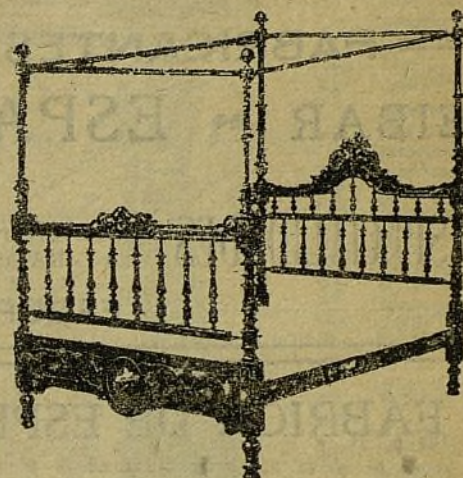
TALLERES:

URGEL, 154 y 156

ALMACENES Y DESPACHO:

CORTES (Gran vía), 521

BARCELONA



ORBEA Y Comp.^a—S. en C.

FABRICANTES DE ARMAS DE FUEGO Y CARTUCHOS DE CAZA

EIBAR (España)

Fábrica de armas de fuego y
cartuchos de caza

BUENOS AIRES
Humberto I, 1136

Fábrica de cartuchos de caza
Depósito de armas de su fabricación

TÁNGER (Marruecos)

Depósito de armas y artículos
de Sport

EIBAR (España)

FÁBRICA DE MOSAICOS

DE

VIUDA E HIJOS DE JUAN VILA

DESPACHO: Puertaferri, 21 • Teléfono 308

Fábrica:

Aragón y Marina.—BARCELONA

Esta casa, además de la fabricación de mosaicos hidráulicos y piedra artificial, cuyos dibujos y precios se detallan en catálogo, se dedica también a la venta de

PRODUCTOS CERÁMICOS

como Water-closets, Azulejos, Baldosines, Aseadoras, etc., etc.

SERVICIO DE LA COMPAÑÍA

ITALO-ESPAÑOLA

SERVICIO ENTRE ITALIA, FRANCIA

ESPAÑA, MARRUECOS Y PORTUGAL

Salidas mensuales de Barcelona para Tánger, Gibraltar, Casablanca, Mazagán, Saffi, Mogador y Portugal.

Para más informes dirigirse a su consignatario en Barcelona señor don José Capdevila y Rosell.

Paseo de Colón, número 15

CENTRO DE PRODUCTOS CERÁMICOS

DIRIGIRSE A LOS SEÑORES

TARRÉS, MACIÁ Y C.^a

Ronda de San Pedro, 13.—BARCELONA

Garate Anitua y C.^{ia}



— FABRICANTES DE ARMAS DE FUEGO
EIBAR • ESPAÑA • (Guipúzcoa) —

Casa fundada en 1849

ESPECIALIDADES

□ Revolvers sistema SMITH □ Nuevos revolvers con patente: L'ECLAIR.
LA LIRA, cals 7⁶⁵, cartucho Browning. EXPRESS, cals 6³⁵, cartucho Browning

ESCOPELAS DE EXPORTACIÓN

FÁBRICA DE ESPEJOS

MURGUÍA Y SÁNCHEZ DÍAZ, S. en C.

BILBAO: Autonomía y Vista Alegre, Fábrica
♦ BARCELONA: Sepúlveda, 166, Sucursal ♦

Teléfono 755

*Lunas, Biselados, toda clase de vidriería extran-
jera de grandes dimensiones y de toda novedad*

Telegramas y Telefonemas MURSANDI

Se desea representar en el Norte de África, Marruecos y Melilla

FÁBRICA DE MOSAICOS HIDRÁULICOS *Piedra Artificial*

Y DE

Granito Mármol

PEDRO SEGUÍ, S. EN C.

Calle Casanova (esquina Industrial)

Dirección Telegráfica: CABRUSEGUL.—Barcelona

Teléfono 3,734

COMPRA Y VENTA DE TODA CLASE DE GANADO

dirigirse á

D. Mariano Fernández
MELILLA

Jamones y Embutidos

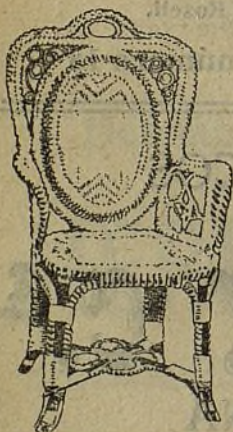
de todas las regiones

DIRIGIRSE Á

PEDRO FERNÁNDEZ

Calle Nueva, 54.—MALAGA

MUEBLES DE JUNCO ESMALTADO



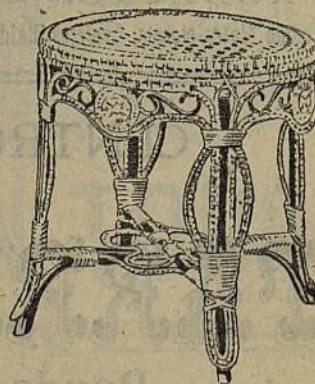
para terrazas, salones de confianza,
miradores, galerías, balnearios, ca-
fés, jardines, recibidores, salas de
— baño, bown window, & —

PROVEEDORES de la COMPAÑIA TRASATLÁNTICA

MANUFACTURE PARISIENNE

Fábrica y Despacho: Paseo de Gracia, 115

♦ BARCELONA ♦



FÁBRICA, BODEGAS Y CUEVAS
— EN BADALONA —

ANIS DEL MONO



GRAN PREMIO
en la Exposición Universal de Paris 1900.

PRIMEROS PREMIOS
en todas las
EXPOSICIONES.



VICENTE BOSCH. BADALONA.
ESPAÑA.

GRANDES VINOS
ESPUMOSOS

Marcas de la casa	Clases
ESPUMA DE ORO	corriente
SPORT	fino
EXCELSIOR	extra

DESPACHO EN BARCELONA
— 30, FERNANDO VII, 30 —



FÁBRICA
— DE —
PIANOS
FUNDADA EN 1875

Charrier & C.^{ie}

Pianos verticales y de cola
á cuerdas cruzadas
AMERICAN STYLE

Exportación á todos los países

— **AURORA, 11 y 11 bis.-BARCELONA** —

Compañía General de ASFALTOS Y PORTLANT

Cemento Portland Artificial ASLANT

Sólo comparable á los mejores Portlants americanos, ingleses, alemanes y franceses

Tipos: ATLAS - HEIDELBERG - VICAT

Primera fábrica en España montada con todos los modernos adelantos para la fabricación de

CIEN TONELADAS DIARIAS

Domicilio Social: Plaza de Palacio, núm. 14. BARCELONA

♦ ♦ ♦ ♦ ♦ Yacimientos de Rocas asfálticas y Marcas bituminosas en Gisclareny, Bagá, Brocá, Pobra de Lillet, Castellar de Nuch, Gombreny, Campdevánol y Camprodón. ♦ ♦ ♦ ♦ ♦

LÍNEA DE VAPORES MILLÁN

Servicios quincenales entre SEVILLA, CÁDIZ, costa de MARRUECOS é ISLAS CANARIAS

DIRIGIRSE Á

**DON ANTONIO MILLÁN
CÁDIZ**

LÍNEA DE VAPORES TINTORÉ

Servicio regular entre Liverpool y Barcelona
CON ESCALAS EN LOS PUERTOS DE LA PENINSULA
POR LOS VAPORES

**TURIA, TORDERA, TAMBRE
TINTORÉ**

Servicio semanal entre Almería, Alicante y Orán, por el vapor

Salidas de Almería para Orán, martes; de Orán para Alicante, jueves; de Alicante para Orán, viernes; de Orán para Almería, sábados.
Servicio semanal entre Barcelona y Alicante, por el vapor

FRANCOLÍ

Salidas de Barcelona, domingos madrugada para Alicante, y de Alicante, miércoles tarde para Barcelona.

DE BARCELONA PARA CASTELLÓN

Saldrá todos los jueves, á las seis de la tarde, el vapor español

NUMANCIA

su capitán D. Juan Cabot, admitiendo carga y pasajeros.

Se despacha en el Pasaje del Comercio, 1 y 3, principal.

Agentes de Aduanas: Sres. Doménech y C^{ta} Hermanos, Paseo Colón, 17, y Merced, 20, bajos.

SERVICIO REGULAR Y FIJO

ENTRE LOS PUERTOS DE

Marsella, Génova, Gibraltar y Costa de Marruecos

Para Marsella, Génova, Gibraltar, Canarias y costa de Marruecos, saldrá de este puerto el vapor español

CARTAGENA

su capitán D. Juan Abril, admitiendo carga y pasajeros para dichos puertos. Para toda clase de informes dirigirse á sus agentes Sres. Casaseca y C^{ta} (S. en C.) Traspalacio, 1.

ARENAS BURSET Y BOU

♦ Caja de Préstamos ♦ Café Restaurant ♦

♦ ♦ ♦ Consignatarios ♦ ♦ Comisiones ♦ ♦ ♦

♦ ♦ ♦ ♦ ♦ Representaciones ♦ ♦ ♦ ♦ ♦

RABAT (Marruecos)

Para facilitar el desarrollo del comercio esta casa ha instalado un Museo Permanente de productos españoles y cuida de viajar los muestrarios que se le confían, disponiendo de personal apto para hacerlo.

COMPAÑÍA COMERCIAL MARROQUÍ

SOCIEDAD ANÓNIMA

BARCELONA

Ronda San Pedro, 50 pral.

SUCURSAL

Melilla

EXPORTACIÓN • IMPORTACIÓN • COMISIÓN

• CONSIGNACIÓN • REPRESENTACIÓN •

• • • CONSTRUCCIONES • • • • •

MUEBLES Y OBJETOS DE TODAS CLASES Y ESTILOS

GRAN EXPOSICIÓN ♦♦ Precio fijo

Sección de Alhajas

Guarda-muebles público

PALACIO Ú HOTEL DE VENTAS

ÚNICO ESTABLECIMIENTO DE ESTA CLASE CON AUTORIZACIÓN DE REAL ORDEN

Compra y venta de muebles nuevos y usados

Atocha, 34.-MADRID — Teléfono 860

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA
(MADRID)

El Banco Hipotecario hace actualmente, y hasta nuevo aviso, sus préstamos al 4'25 por 100 de interés en efectivo.

Estos préstamos se hacen de cinco á cincuenta años, según la amortización que se estipule, con primera hipoteca sobre fincas rústicas y urbanas, dando hasta el 50 por 100 de su valor, exceptuando los olivares, viñas y arbolados, sobre los que sólo presta la tercera parte de su valor.

Además de estos préstamos hipotecarios, abre créditos reembolsables á corto plazo para la construcción de edificios.

En la actualidad abona este Banco á las imposiciones en cuenta corriente:

1/2 por 100 de interés anual por las reembolsables á la vista.

1 por 100 id. id. á ocho días vista.

2 por 100 id. id. á los tres meses.

COMPRA de Cacaos, Tes, Cafés, Canelas, etc.

Llaguno de la Arena y C.^a

Progreso, 13. MADRID

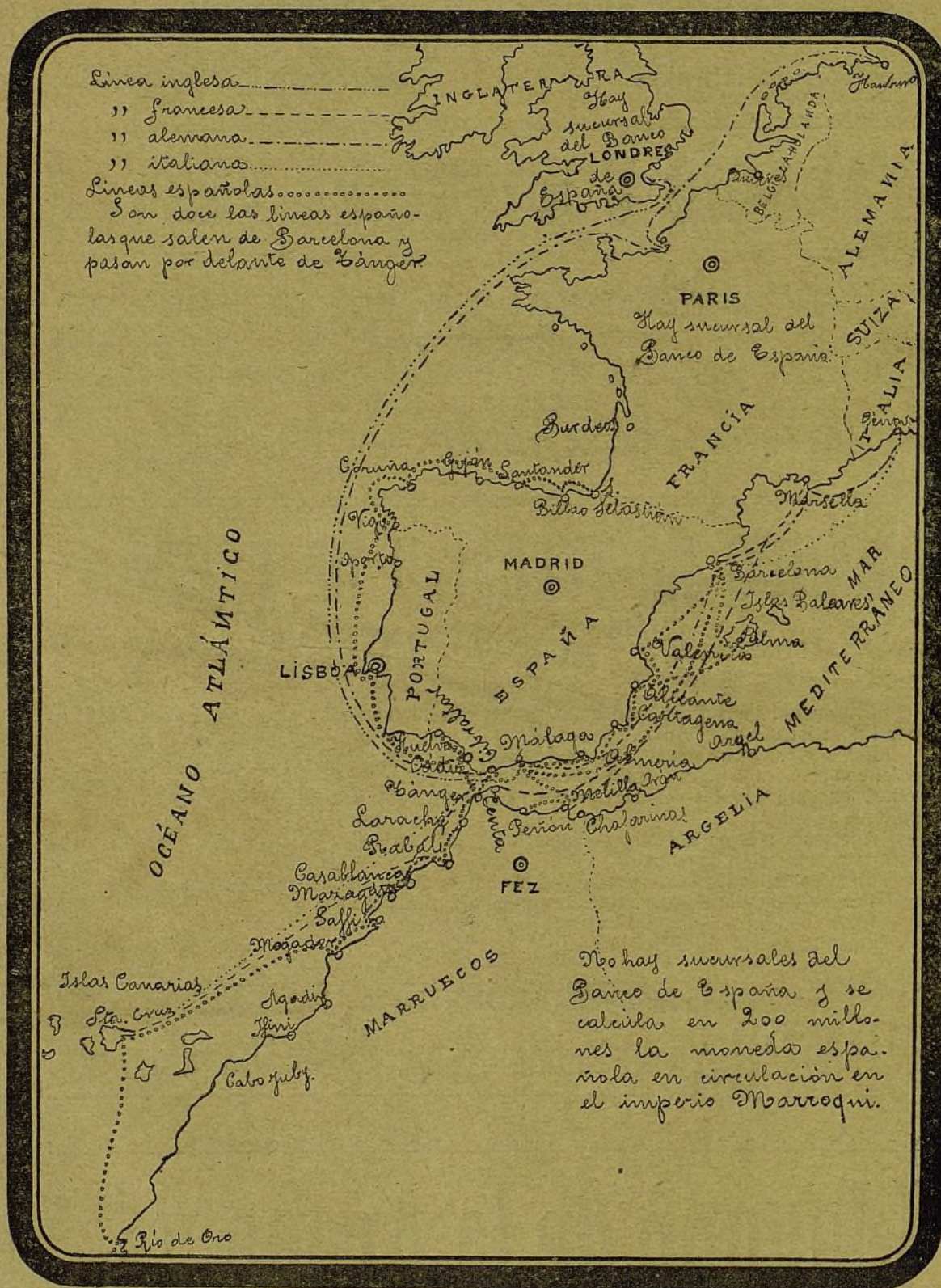
CARTA GEOGRÁFICA DEL COMERCIO ENTRE EUROPA Y MARRUECOS

INGLATERRA **80**

MILLONES DE PESETAS

FRANCIA **40**

MILLONES DE PESETAS



ITALIA **10**

MILLONES DE PESETAS

ALEMANIA **15**

ESPAÑA **5** MILLONES DE PESETAS

La escasez del comercio entre España y Marruecos se debe al artículo 229 de las ordenanzas de aduanas, que impiden en gran parte su desarrollo.

Artículo 37.—El Banco adoptará las medidas que juzgue útiles para sanear la situación monetaria en Marruecos. La moneda española continuará admitiéndose a circulación con fuerza liberatoria. (Acta General de la Conferencia de Algeciras.)