

EL PERRO CANTÁBRICO

FRANQUEO CONCERTADO

DIARIO DE LA MAÑANA

SANTANDER.—Año III.—Número 774

Redacción y Administración, calle de San José, núm. 17.—Teléfono 55.

Viernes, 28 de julio de 1916

Base naval secundaria en el mar Cantábrico.

(CONCLUSIÓN)

Hemos terminado nuestro pequeño trabajo y antes de dejar la pluma vamos a hacer un resumen de los principales puntos tratados.

Ignoramos si este tema importantísimo está o no estudiado por las personas competentes, y mucho más ignoramos si tienen formada opinión unánime sobre él. Creemos, sin embargo, que hay dos puntos que no son discutibles: el desarrollo de los puertos de nuestra costa septentrional durante los cincuenta años últimos y la distancia enorme que hay desde el Ferrol al Bidasoa, es decir, gran prosperidad en algunos de los puertos orientales, gran aliciente para el enemigo y la imposibilidad de defenderlos de los ataques, bombardeos y desembarcos tal como se hallan hoy situados nuestros puertos militares.

Creemos necesario recordar que, cuando las escuadras navegaban a la vela, nuestros enemigos necesitaban gran pericia y un atrevimiento sin límites para operar en el Cantábrico, exponiéndose siempre, y más durante el invierno, a que el Noroeste les hiciera perder una gran parte de sus flotas, al perder las calas, alé en el fondo del golfo, especie de botron situado a setenta para cazar incautos.

Se comprende el temor a meterse en el saco de Gasconia con buques de aparato cruzado y líneas llenas, para los que significaba un hueco rumbo al viento de ocho cuartas, que ya era bastante ceñir. Quizá sea conveniente hacer notar como consecuencia de esto, que por lo menos la mitad del Este de nuestra costa no necesitaba defensa.

Ni las cartas geográficas y observaciones meteorológicas eran tan completas como lo son hoy, ni los extranjeros tenían el conocimiento práctico de nuestra costa, por la falta de comercio, ni nuestros puertos, bahías, etcétera, eran fáciles de tomar a la vela, ni tomarlos significaba gran botín ni ventaja para ellos ni gran perjuicio para nosotros.

El viento y la mar impedirían sus necesarias comunicaciones y quizá constituirían prisioneros a los navíos que tranquilamente hubieran fondeado en nuestros puertos.

La Historia comprueba lo que acabamos de decir, pues ninguna expedición ni combate importante se verificó en estas aguas; la Naturaleza nos hizo intangible, nadie se atrevió a meter el tajamar en el Cantábrico; se navegaba de Galicia a Bretaña y viceversa con buen cuidado de no derivar hacia Oriente.

Por todas estas razones, el Ferrol, antes y ahora, magníficamente situado, dominando los dos mares con un sector marítimo de tres cuartas y dominando las rías y parajes abrigados por la Naturaleza, donde el enemigo podría hacer transbordos, aprovisionamientos y hasta reparaciones, punto avanzado en la mar y a barlovento de nuestra costa septentrional, con relación a los vientos del Oeste, de la mar y de la corriente litoral, bastaba para dominar y servir de apoyo a los buques que operasen en la parte occidental, donde los elementos naturales no eran suficiente causa para limitar los planes del enemigo en aquella zona, como ocurría al Este.

Hoy todo el material se ha transformado, y una de las múltiples consecuencias de la transformación es que la parte oriental de la costa, antes únicamente defendida por la Naturaleza, se halla ahora indefensa contra los medios actuales de que dispone el ataque moderno.

Perdimos nuestros aliados naturales, pues la potencia relativa de sus elementos ha disminuido en gran proporción respecto a los medios de que el hombre dispone.

Ahora, la bajada del barómetro no tiene la importancia que tuvo la víspera de Trafalgar.

Es necesario suplir la fuerza que hemos perdido para conservar nuestro equilibrio defensivo; hay que tapar ese boquete de 200 millas que la ciencia nos ha abierto y que descubre órganos importantes para nuestra vida, que no pueden quedar indefensos.

¿Cómo remediamos esta situación? ¿Cómo nuestra escuadra será título y podrá operar con seguridad en todo el litoral, en vez de verse limitada a la parte occidental, dejando importantes puertos del Este a merced del enemigo?

Únicamente de un modo: habilitando una base secundaria en el Cantábrico.

No basta una darsena militar donde puedan apoyarse dos docenas de torpederos, porque esta fuerza es insuficiente para neutralizar la potencia y la acción que puedan desarrollar las grandes unidades que se apoyan en la base francesa, como luego veremos.

Estas unidades, impensadamente podrían ejecutar operaciones rápidas sobre la parte oriental de nuestra costa, sin que nos fuese posible evitarlo mientras no tengamos otra base más próxima que el Ferrol.

¿Es preciso hacer ver esto con más claridad? Pues allá va un caso concreto.

Nuestros enemigos, con una división de cruceros de 25 millas de marcha, acompañados por una docena de cazatorpederos y precedidos por una escuadrilla exploradora de sumergibles y aeronaves, salen de la Gironda, de Brest, o aparecen

por Ouessant con la anticipación necesaria para recalar en Bilbao a la madrugada.

Supongamos que nosotros fuéramos montado un servicio de vigilancia capaz de descubrir al enemigo cien millas al Norte de la costa, y admitamos lo inadmisible, lo que únicamente puede ser teórico o casual: admitamos que nuestra escuadra está absolutamente lista para hacerse a la mar con el máximo de velocidad en el momento mismo en que se recibiera el aviso radiotelegráfico, es decir, que no solamente todas las calderas de los buques están encendidas, sino que las presiones están arriba y los regímenes de la combustión son los que corresponden a la máxima producción de vapor, condición imposible de cumplir con las máquinas paradas; supongamos, en fin, que no hay ningún mecanismo desmontado, que las dotaciones completas se hallan a bordo, que el aprovisionamiento total está terminado, y que las calderas están hechas porque el agua sube en aquel momento.

Pues bien, admitidas todas estas circunstancias inadmisible y suponiendo que los dos escuadras tuvieran la misma velocidad, resultaría que cuando los enemigos se hallaran a 10 millas de Bilbao, los nuestros tendrían aún 180 millas por la proa, es decir, siete horas de navegación.

No creemos que haya nadie capaz de hacerse la más pequeña ilusión acerca del resultado del combate, los nuestros no llegarían a establecer el contacto, y, por consiguiente, «cualquiera que fuese la potencia relativa de nuestra escuadra, el resultado de la operación sería favorable al enemigo.

Pero, se nos dirá, ¿y si en Santander o en otro puerto próximo hubiera una darsena militar y allí se hallara una escuadrilla de torpederos y sumergibles que, prescindiendo de la hipótesis y consideraciones «legaras» a tiempo de establecer el contacto con el enemigo?

Los hechos confirman lo que acabamos de decir y contestan la pregunta que sigue: «forma». Rosyth, base inglesa del mar del Norte, está situada a 281 millas de Yarmouth, puerto bombardeado, al mismo tiempo que Lowestoft, por los alemanes.

La distancia que separa Rosyth de Yarmouth, es prácticamente igual a la que existe entre Ferrol y Bilbao (260 millas).

Pero Inglaterra no pudo evitar el bombardeo de Yarmouth, y esto no solamente con la escuadra de grandes unidades situada en la «base», sino también con las flotillas estacionadas en los puertos de la costa, en la misma «base» o que mantenían en el mar del Norte y en el Canal.

Inglaterra domina la mar del mundo desde el día 21 de octubre de 1804, hace ciento doce años; no ha tenido desde aquella fecha duda, vacilación ni solución de continuidad en el desarrollo de su programa naval, siempre creciente, en el que hace años la condición de vencer reunidas a las dos naciones marítimas más fuertes del mundo; ha dominado durante un siglo las industrias navales y sus anejas, y todo esto lo ha hecho disponiendo con gran pericia los cuantiosos medios que para ello eran necesarios.

Todo este siglo y todos esos medios, allí nacidos y desarrollados, que tienen reconocidamente a Trafalgar por origen, representan una montaña de energía latente que no existe ni puede existir hoy en ninguna nación, porque los hechos en que el factor «tiempo» entra como elemento necesario e indispensable, no se improvisan, lo mismo ocurre con las victorias navales.

De todo esto deducimos nosotros que cada buque de la armada británica produce a su bandera el «máximo» de rendimiento que corresponde a su tipo, y de todas las condiciones que influyen en esas condiciones: 1.ª Que Inglaterra no ha podido evitar el bombardeo de su costa, a pesar de su magnífica escuadra, por carecer de una «base» en la situación conveniente, y 2.ª Que aunque España dispusiera en el Ferrol de la misma escuadra que los ingleses tenían en Rosyth y en el Cantábrico de las flotillas inglesas del mar del Norte, el bombardeo de Gijón, Santander, Bilbao o San Sebastián sería una operación inevitable.

Para evitar los ataques por sorpresa, no hay otro medio sino establecer a gran distancia de la costa una avanzada, o estrictamente una línea de vigilancia y el doble de esa distancia será la zona o límite de costa teóricamente defendida por cada «base».

Así, por ejemplo, instalada la «base» secundaria en Santander y establecida una línea de vigilancia entre 90 a 100 millas de la costa, y paralelamente a ella con seis cazatorpederos y asignando a cada uno una sección de 30 millas, se podría vigilar perfectamente una extensión de 200 millas de costa.

Claro está, que en definitiva, el número de buques que hubiera de prestar este servicio, así como la distancia de la línea avanzada, y, por consiguiente, la longitud total de costa protegida, son cantidades que varían en función del radio de acción de los cazatorpederos.

Nuestra escuadra, situada en Santander, podría acudir al Este o al Oeste, según las indicaciones de los vigilantes, y suponiendo que tuviera la misma velocidad que la escuadra enemiga, podría llegar perfectamente a tiempo para evitar el bombardeo.

El servicio de vigilancia de que hemos hablado podría prestarse con cuatro bucos, seis en servicio, y dos en reparación, por consiguiente, cada cien millas necesitarían siete cazatorpederos de vigilancia.

Por consiguiente, si se tratara de un servicio de vigilancia de que hemos hablado, bastarían solamente dos buques, seis en servicio, y dos en reparación, por consiguiente, cada cien millas necesitarían siete cazatorpederos de vigilancia.

Por consiguiente, si se tratara de un servicio de vigilancia de que hemos hablado, bastarían solamente dos buques, seis en servicio, y dos en reparación, por consiguiente, cada cien millas necesitarían siete cazatorpederos de vigilancia.

Por consiguiente, si se tratara de un servicio de vigilancia de que hemos hablado, bastarían solamente dos buques, seis en servicio, y dos en reparación, por consiguiente, cada cien millas necesitarían siete cazatorpederos de vigilancia.

Por consiguiente, si se tratara de un servicio de vigilancia de que hemos hablado, bastarían solamente dos buques, seis en servicio, y dos en reparación, por consiguiente, cada cien millas necesitarían siete cazatorpederos de vigilancia.

Por consiguiente, si se tratara de un servicio de vigilancia de que hemos hablado, bastarían solamente dos buques, seis en servicio, y dos en reparación, por consiguiente, cada cien millas necesitarían siete cazatorpederos de vigilancia.

Por consiguiente, si se tratara de un servicio de vigilancia de que hemos hablado, bastarían solamente dos buques, seis en servicio, y dos en reparación, por consiguiente, cada cien millas necesitarían siete cazatorpederos de vigilancia.

terrocarriles con organización y vida propia, arma ya templada y dispuesta para la guerra, cuando llegase el momento de la incautación por el Gobierno.

Después de estudiar estos caracteres generales de la región, nos hemos ocupado de las condiciones que debe reunir la zona marítima militar, es decir, el arsenal y el astillero, o sea la darsena y los terrenos e instalaciones que las circundan y las hemos concretado en lo que sigue:

5.ª Deberá hacerse el trazado de los muelles de modo que la escuadra se atraiga con facilidad, es decir, que los buques se estorben unos a otros, en cuanto sea posible; y

6.ª Todos los servicios de aprovisionamientos y reparación podrán verificarse en todos y en cada uno de los muelles con absoluta independencia, excepto aquellos para los que sea necesario poner el buque en seco.

Sentadas estas seis condiciones, hemos presentado, como solución general satisfactoria el trazado de los muelles con planta escalonada, con las dimensiones convenientes para utilizar con un buque de 100 metros de eslora, cada escalón, observando las facilidades que este trazado presta para atracar, hacer caiboga y desatraer; es decir, en cuanto se refiere a la maniobra de los buques, y también hemos puesto de manifiesto, con brevedad, las ventajas de esta planta para el trazado de las líneas generales de abastecimiento de cada buque y su enlace con la vía general de servicio, así como también las transversales, que, con las anteriores, determinan completamente el trazado de las calles del arsenal y la situación de los solares, quedando así cumplida la condición de que cada muelle esté abastecido por medio de los edificios y la relativa a la independencia de todos los servicios de aprovisionamiento y reparación.

Terminado este resumen, que no tiene otro objeto sino recordar cuanto ha sido expuesto, en líneas generales, vamos a hacer un breve estudio de los objetivos que pudieran presentarse por quienes no conocen en detalle el puerto de Santander.

Entre todos los buques que le frecuentan, con escala regular, esto es, con salida fija, coincidiendo, por consiguiente, con días de marea muerta unas veces y con marea viva otras, son: el vapor «Alfonso XIII», de la Compañía Transatlántica, de Barcelona, Cala de Chino, al máximo de desplazamiento, veintiocho pies ingleses, equivalente a ocho metros y medio, y no sería prudente aumentar este calado para buques que frecuentaran Santander, sosteniendo un calado de 1825 toneladas, en un muelle de 237.000 toneladas. Claro está que la darsena habría de construirse con los nueve metros de calado que necesita el tipo «Bellerophon» (29 pies ingleses), y la dificultad consistiría en establecer la comunicación entre la darsena y la boca del puerto, de modo que en cualquier día y a cualquier hora de marea hubiera en el canal los nueve metros de agua que son indispensables.

La obra no es de romanos, ni mucho menos.

Un acorazado navega perfectamente por un canal de doscientos metros de anchura, por consiguiente, para aumentar el muelle en un metro de profundidad, dejándole un metro cúbico de agua y medio, necesitaríamos dragar 200 metros cúbicos por metro lineal, y esto equivale a 200.000 metros cúbicos por kilómetro. Pero la darsena de la «base» no habría de situarse a más de cuatro y medio a cinco kilómetros de la boca del puerto, por lo tanto, el dragado total no excedería de un millón de metros cúbicos y esta cantidad supondría muy poco más de un año de trabajo y de 630.000 pesetas de gasto, puesto que la Junta de las Obras del puerto ha dragado, en los diez últimos años, a razón de 757.000 metros cúbicos de profundidad anual, a 0,83 pesetas por metro cúbico. El problema, de momento, no ofrece dificultad, y en cuanto a la utilización del puerto como base de reserva, de que hemos hablado, sólo diremos que ahora mismo podría utilizarse para buques de ocho metros de calado, y que la Junta de las Obras del puerto tiene redactados los proyectos de dragado y de muelles para diez metros de agua.

Y vamos a la segunda objeción.

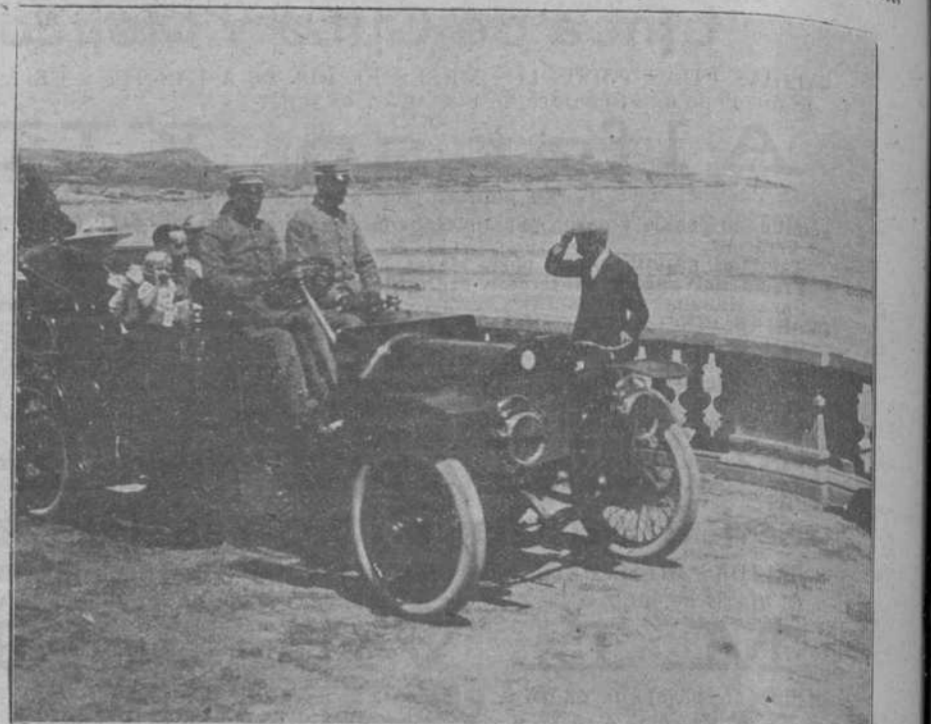
La bahía de Santander es bastante grande, mide once kilómetros en línea recta desde la isla de Santa Marina, situada al Este de la boca del puerto hasta la confluyente de las rías de Tintero y Soñá, en San Salvador.

La línea de muelles y otras obras, construidas hasta la fecha, ocupan 3.000 metros, por consiguiente, queda un espacio enorme por construir, prescindiendo de la parte Sur, que no tiene medios fáciles de comunicación.

Impensadamente puede ocupar la «base» más de diez hectáreas, sin que esta ocupación produzca el menor estorbo, pues aún quedará la inmensa playa de Raos y su canal, donde pueden construirse tres o cuatro dársenas enormes, de quinientos metros de anchura y longitud variables que llega a dos kilómetros, magnífico espacio que reúne todas las condiciones apetecibles para construir allí el puerto del porvenir, con anchísimo margen para cubrir las futuras necesidades durante muchos años.

Vamos a terminar.

Todo cuanto llevamos dicho en este trabajo, es un estudio preliminar de la «base» naval secundaria del Cantábrico, en el puerto de Santander, que ha precedido a la publicación de estos artículos.



LOS REYES EN SANTANDER.—Sus Majestades, dirigiéndose, en automóvil, a la Magdalena, desde la playa. (Fot. Duomarca.)

Y habidas en cuenta todas estas condiciones generales, otras menos importantes y varias locales, calculamos que para la ejecución de las obras marítimas, basta un presupuesto que no excede al precio de adquisición de uno de nuestros acorazados, tipo «España».

Por consiguiente, sin dársele alguna, podemos asegurar que todas las obras de la «base» no excederán al precio que tenía un acorazado de 20.000 toneladas, antes de empezar la guerra actual.

Y con esto ya tenemos el problema resuelto a números.

«Un solo buque, uno solo, vale tanto como toda la «base»; un buque que tiene escasamente ocho o diez años de vida, como tipo de primera clase, y siempre expuesto a las terribles contingencias de la mar, cuesta lo mismo que una obra indestructible, con un siglo de rendimientos, como instalación insuperable, que completa y resuelve con solución definitiva el problema de defender nuestra costa y que en el momento de concertarse una alianza puede tener un valor incalculable e imposible de improvisar, puesto que una «base» no se compra, como se compra un buque.

Y ahora, pensemos un momento si no deberíamos sacrificar un acorazado, que un mal día puede hundirse en el Estrecho, como el «Atrevida», o en el Atlántico, como el «Titanic», a cambio de una instalación primordial para nuestros buques y para los de nuestros aliados, indispensables para nuestra seguridad y fundamental para nuestra vida.

¿Qué es lo que vale más para España, un acorazado de 20.000 toneladas o una «base» naval en el Cantábrico capaz de proteger 200 millas de costa, hoy sin defensa, pudiendo servir de apoyo a una gran escuadra y de fundamento insustituible a nuestra alianza?

Cuarenta o cincuenta millones de pesetas, esto es, una consignación anual de cuatro o cinco millones en el presupuesto de Marina, basta para resolver el problema de la costa Norte y para construir las obras en ocho o diez años, tiempo técnicamente adecuado a la importancia de los trabajos.

Piensen en ello los que llevan sobre sus hombros el tremendo problema de la defensa nacional, con plena conciencia de la responsabilidad propia y de las consecuencias incalculables que su incertidumbre puede producir en la vida de España.

Sepamos sin dudar.

Nosotros tenemos aquí, en Cantabria, solar del Rey, un punto firme donde cimentar un pilar ciclopeo para sostener la Patria en alto.

Perdonen los lectores de EL PUEBLO CANTÁBRICO que sin la competencia necesaria y suficiente, hayamos abordado el gigante tema de nuestra defensa y de nuestra vida, tema intangible a la multitud y reservado a los hijos preclaros de Iberia.

No hay nada más grato que hacerse la ilusión de coadyuvar en algo que signifique el resurgimiento de España, y es sólo disculpa nuestra osadía.

GABRIEL HUIDOBRO.
Ingeniero de Caminos.

Los Reyes en Santander.

A las diez y cuarenta y cinco salieron de Palacio, acompañados de sus ayas, el príncipe de Asturias y sus Altezas los infantes, dirigiéndose, en auto, a la playa, donde estuvieron hasta cerca de las doce, hora en que regresaron a la Magdalena.

En la playa estuvieron con sus primos, los infantes hijos de don Carlos y doña Luisa, y se entretuvieron, después de banarse, jugando en la arena y corriendo frente a la caseta real.

Su Majestad la Reina no acompañó a sus augustos hijos a la playa, permaneciendo durante toda la mañana en Palacio.

El Rey en el Hotel Real.
A las once y cuarenta y cinco de la mañana salió el Rey, en auto, de Palacio, con objeto de visitar las obras del magnífico Hotel Real que se está levantando en los terrenos de la antigua Alfonso XIII.

Su Majestad, acompañado por el duque de Santo Mauro y el señor Caragay, subió hasta las obras, recorriendo todo el recinto del Hotel, haciendo una minuciosa visita al mismo.

Sirvió de acompañante al Monarca el contratista bilbaíno que ejecuta el Hotel, que fue explicando a Su Majestad toda la marcha de los trabajos, detallando ampliamente todas las plantas construidas y señalando en la edificación los destinos que aquellas han de tener.

Cumplimentando al Rey.
Cuando entró el Rey en Palacio era ya cerca de la una de la tarde, ya se estaban esperando, en la Magdalena, las autoridades civiles y militares, a quienes había citado, con objeto de recibirlos en audiencia.

Cumplimentando al Rey.
En Palacio se hallaban ya el gobernador civil, señor Gallón y García Prieto, el militar, señor yzconde de Urquiza, el alcalde, señor Gómez Collantes; el fiscal de la Audiencia, señor Fernández Campa, y el presidente de la misma, señor Sierra; el muy ilustre señor obispo de la diócesis, el presidente de la Diputación provincial, señor Murat; el legado de Hacienda, señor Chapuá Navarro, y el comandante de Marina, señor Anglada, los cuales fueron recibidos por el Rey en su despacho oficial de Palacio, conversando con todos afectuosamente.

El Rey se ocupó mucho del progreso de nuestra ciudad, demostrando vivo interés por las obras de embellecimiento que se hacen y dirigiendo numerosas preguntas acerca de la marcha general de la población.

Don Alfonso elogió mucho la obra llevada a cabo por la Asociación Católica de Santander, pues hasta sus ojos—dijo—había llegado la importancia de lo hecho por dicha Asociación, por lo cual le dio al gobernador civil, señor Gallón, este, como presidente de aquella benéfica entidad, dió a Su Majestad las gracias en su nombre, y en el de los demás miembros de la Asociación.

También habló el Rey de las corridas organizadas por dicha Asociación de Ciudad, anunciando que prestaría a ellas su concurso, asistiendo a cuantas pudiese.

Después hablaron de otras varias cosas, hasta ellas de tarde, para Santander, y cerca de las dos de la tarde se despidió el Rey de sus visitantes.

Antes de retirarse las autoridades del Palacio Real, fueron también recibidos en audiencia por Su Majestad la Reina doña Victoria de Battenberg.

Nuestra hermosa Soberana se mostró con sus visitantes muy atenta, y con su proverbial simpatía hizo, a los allí reunidos, algunas preguntas relacionadas con las mejoras que se hacen en Santander, diciéndole que cada vez veía aumentar la población más interesante y más bella.

Después de besar la mano a la Reina se retiraron de Palacio las autoridades que permanecieron en la mansión real más de una hora.

En el Gobierno civil visitamos al señor Gallón y García Prieto, cuando se regresaba de la Magdalena, y nos mostró, que tanto el Rey como la Reina, se habían mostrado con ellos deferentísimos, habiéndole tenido una conversación muy agradable y muy provechosa para todos los santanderinos.

Visita a los infantes.
A las doce y media de la mañana estuvo en el hotel de los Infantes don Carlos y doña Luisa, con el objeto de cumplimentar a éstos, el comandante del regimiento «Girona», señor Barrera.

El bravo marino fue atentamente recibido por los infantes, con los cuales estuvo conversando hasta la una de la tarde, regresando, seguidamente, a bordo del yate regio.

Los infantes en Palacio.
Invitados por los Reyes don Alfonso y doña Victoria subieron a mediodía a Palacio los infantes don Carlos y doña Luisa, los cuales almorzaron en compañía de la familia real.

Los Reyes a las Fraguas.
A las cuatro y veinte de la tarde, don Alfonso y doña Victoria, acompañados de don Carlos y doña Luisa, salieron a las Fraguas, palatinos con dirección a los baños de Grove, el marqués de Viana, y otros señores de la familia real.

El Rey en el Hotel Real.
Al anochecer regresaron a Santander los Reyes, entrando en Palacio, cuando se acercaba de la ocho y media de la noche.

Los infantes en el Dispensario antituberculoso.
A las cinco y media de la tarde los infantes don Carlos y doña Luisa entraron al Dispensario antituberculoso, situado en la plaza de la Esperanza.

Fueron recibidos por los médicos y enfermeras de la Caridad, quienes les enseñaron todas las dependencias, saliendo complacidos.

Visitando el «Giradano».
A las once de la mañana fueron a bordo del yate «Giradano» el alcalde, señor Collantes; don Victoriano López de Utrigo, el deán de la Santa Iglesia Catedral, y el

EL PUEBLO CANTABRO

Talleres de fundición y maquinaria. Orbegón y Comp.-Torrelavega.

LA SOLIDEZ FELIX RAMOS Y RAMOS

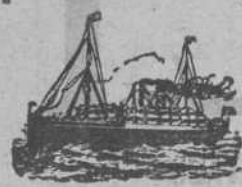


GRANDES SURTIDOS EN CALZADOS DE ALTA NOVEDAD Y FANTASIA EN CALZADOS FINOS, NEGRO Y DE COLOR, GRAN VARIEDAD DE MODELOS.

Blanca, número 9.-Santander.

VAPORES CORREOS ESPAÑOLES

Pinillos, Izquierdo y Compañía.



Servicio fijo mensual y rápido desde Santander a Habana

Miguel M. Pinillos

admitiendo carga y pasajeros de primera, segunda y tercera clase, para PUERTO RICO y HABANA.

PRECIOS DEL PASAJE DESDE SANTANDER Para PUERTO RICO: primera clase, 586 pesetas; segunda, 476. Para HABANA: primera clase, 636 pesetas; segunda, 476; tercera, 213,50.

Vapores correos españoles DE LA Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico

SALIDAS FIJAS TODOS LOS MESES EL DIA 19, A LAS TRES DE LA TARDE El día 19 de agosto saldrá de Santander el vapor

Alfonso XIII

admitiendo pasaje y carga para la Habana, Veracruz y Puerto Méjico, con transbordo en Veracruz. También admite carga para Mazatán, por la vía de Tehuantepec.

Línea del Río de la Plata SALIDAS FIJAS DE SANTANDER TODOS LOS MESES EL DIA ULTIMO El día 31 de julio, a las once de la mañana, saldrá de Santander el vapor.

M. L. Villaverde Infanta Isabel de Borbón.

Compañía Trasatlántica de Barcelona Vapores correos españoles Nueva línea mensual desde el Norte de España al Brasil y Río de la Plata

P. DE SATRÚSTEGUI Su capitán don Enrique Aparicio.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA LINEA DE BUENOS AIRES

SERVICIO MENSUAL SALIENDO DE BARCELONA EL 4, DE CÁDIZ EL 7, PARA SANTA CRUZ DE TENERIFE, MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES; EMPRENDIENDO EL VIAJE DE REGRESO DESDE BUENOS AIRES EL DIA 2 Y DE MONTEVIDEO EL 3.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA MEJICO Servicio mensual saliendo de Génova (facultativa) el 21, de Barcelona el 25, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico.

LINEA DE CUBA MEJICO Servicio mensual saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello, y La Guayra.

LINEA DE FILIPINAS Un viaje mensual, saliendo de Barcelona alrededor del día 13 de cada mes para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila, una mensual, los días 25 de cada mes, a partir del 25 de julio, para Barcelona y demás escalas intermedias.

LINEA DE FERNANDO POO Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tanger, Casablanca, Mazagán, (Escalas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

LINEA BRASIL-PLATA Servicio mensual saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa), para Rio Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos Rio Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

AGENCIA DE POMPAS FUNEBRES DE Angel Blanco Calle de Velasco, 4 Casa de los Jardines



Esta Agencia acreditada se hace cargo de todos los asuntos pertenecientes a esta rama, para dentro y fuera de la capital. Gran surtido en arcos, sarcófagos, incensarios, así como el servicio más modesto. Surtido en coronas, hábitos, cruces, Cama Imperial o capilla ardiente. Se reciben encargos por telegrafo.

Sociedad Hullera Española. BARCELONA

Consumido por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo, de Salamanca a la frontera portuguesa y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías a vapor, Marina de guerra y Arsenales del Estado.

Sociedad Hullera Española. BARCELONA

- Anisosa - Solución Benedicto - Nuevo preparado compuesto de bicarbonato de sosa purísimo de esencia de anís. Sustituye con gran ventaja el bicarbonato en todos sus usos. Caja: 0,50 pesetas. DEPOSITO DOCTOR BENEDICTO, San Bernardo, número 11.-MADRID. D: venta en las principales farmacias de España.

Cuando se le acuesta al niño



Jabón para niños CALBER debe estar perfectamente cómodo. Para estar perfectamente cómodo, tiene que estar perfectamente seco. Después de secarlo con una toalla suave, espolvorearle en todo el cuerpo con los

Polvos Antisépticos CALBER Son los más seguros. Son los mejores. Son los más sanos. Resultan los más económicos y son superiores en alto grado a todos sus similares, como talco, almídon, polvos de arroz y otras preparaciones más o menos ordinarias, de puresa muy dudosa y que obstruyen los poros de la piel. Por eso los

Polvos Antisépticos CALBER son los preferidos por todas las madres y señoras cuidadoras de la higiene y de la salud. Y su reputación es tan sólida, porque son distintos de los demás, e infinitamente mejores, para los eccemas de los niños especialmente, irritaciones de la piel, granos, sarriallidos, rojeces, erupciones, manchas del cutis e higiene en general del cuerpo. La comodidad de su envase especial evita el uso estéril de la bota o algodon

Jabón de Belleza CALBER Previenen de enfermedades cutáneas y evitan el mal olor del sudor de los pies y sobacos.

De venta en Santander: Señores Pérez del Molino y Compañía y señores Villaverde y Galvo. Agente general en España: Droguería de Francisco Loyarte, Loyola, 9.-San Sebastián.

(S. A.) La Piña Tallada.

FABRICA DE TALLAR, BIELLAJ Y RESTAURAR TODA CLASE DE LUNAS, REPARACION DE LAS FORJAS Y MEDIDAS DE SE DUSEA. CUADROS REABADOS Y MOLDES. JAR DEL PAJO Y EXTREMADURA.

Imprenta y Encuadernación: LA MINERVA - Santander - Calle del Cubo número 2

La Propicia: Agencia de pompas fúnebres.

CEFERINO SAN MARTIN Esta Agencia, cuenta con un variado surtido de FERETROS y ARCAS de gran lujo, coronas, cruces, decoraciones y demás accesorios, y con los mejores coches fúnebres de primera, segunda y tercera clase y coches estufas. Precios módicos.-Servicio permanente. ALAMEDA PRIMERA, NUMERO 22.-TELEFONO NUMERO 481.-SANTANDER

SE VENDE PAPEL VIEJO

AGUAS DE HOZNAJO

Clorurado-sódica, bicarbonatada, alcalina y nitrogenada. Pidase en farmacias, droguerías, restaurants, etc.

ANTONIO FERNANDEZ Y COMPAÑIA

IMPORTADORES DE COLONIALES - CASA FUNDADA EN 1871 - Cacaos, Cafés, Canelas, Azúcares, Aceites, Arroces, Cafés tostados y Torrefactos.

MARCA EL CAMELLO Santander

Loción para el cabello A BASE DE LAVONA

Es el mejor de los que se conocen para la cabeza. Impide la caída del pelo, lo hace crecer maravillosamente, porque destruye la causa que ataca a la raíz, por lo que evita la calvicie, y en muchos casos favorece la salida del pelo, ya estando éste caído y flexible. Tan precioso preparado debía presidir siempre todo buen tocador, aunque sólo fuese por lo que armoniza al cabello, presidiendo de las demás virtudes que tan justamente se le atribuyen.

Servicio de trenes. SANTANDER-MADRID

Rápido.-Salida de Santander a las 8,50, para llegar a Madrid a las 21,45. Salida de Madrid a las 8,45, para llegar a Santander a las 20,14.

Estos trenes saldrán de Santander los lunes, miércoles y viernes y de Madrid los martes, jueves y sábados.

Correos.-Salida de Santander a las 16,27, para llegar a Madrid a las 8,10. Salida de Madrid a las 17,30, para llegar a Santander a las 8.

Mixtos.-Salida de Santander a las 7,23, para llegar a Madrid a las 5,58. Salida de Madrid a las 22,10, para llegar a Santander a las 18,40.

SANTANDER-BARCELONA Trains-tranvías.-Salidas de Santander a las 12,10, para llegar a Barcelona a las 14,12. Salidas de Barcelona a las 8, para llegar a Santander a las 10,10.

SANTANDER-BILBAO Salidas de Santander para Bilbao a las 7, 10,10 (expreso), 14,5 y 16,45, para llegar a Bilbao a las 10,55, 13,5, 17,52 y 20,38, respectivamente.

Salidas de Bilbao para Santander a las 7, 10 (expreso), 14 y 16,50, para llegar a las 10,43, 13,52, 17,45 y 20,40, respectivamente.

De Gijón para Santander a las 7,14, para llegar a las 9,30.

Salidas de Santander para Marrón a las 17,35, para llegar a las 19,32.

SANTANDER-ONTANEDA Salidas de Santander a las 7,30, 10,35, 14,20 y 18,25, para llegar a Ontaneda a las 9,28, 12,26, 16,18 y 20,20, respectivamente.

Salidas de Ontaneda-Alceda a las 6,30, 11,25, 14,30, 18,25, para llegar a Santander a las 8,15, 13,11, 16,15 y 20,5, respectivamente.

SANTANDER-LIERGANES Salidas de Santander para Liérganes a las 8,5, 12,15, 14,55, 16,45, 18,10 y 19,55, para llegar a Liérganes a las 9,11, 13,16, 16,15, 17,42, 19,8 y 21,2.

Salidas de Liérganes a las 6,35 (correo), 8,20, 11,20, 14 (correo), 16,45, 17,55 y 19,20, para llegar a Santander, respectivamente, a las 7,40, 9,30, 12,25, 15,3, 17,45, 18,63 y 20,17. Salida la Solares para Santander a las 16,20.

SANTANDER-LLANES Salidas de Santander a Llanes a las 7,45 (correo), 11,20, 14 (correo), 17,30, para llegar a Llanes a las 11,15, 16,10 y 20,50.

Los dos primeros continúan a Oviedo. Salidas de Llanes para Santander a las 7,40, 12,38 y 17,20 (correo), para llegar a Santander a las 11,8, 16,13 y 20,46. Los dos últimos proceden de Oviedo.

SANTANDER-CABEZON DE LA SAL Salidas de Santander a Cabezón a las 11,45, 14,50 y 19,15, para llegar a Cabezón a las 13,25, 16,38 y 21,2.

Salidas de Cabezón a las 7, 13,40 y 17,5, para llegar a Santander a las 8,46, 15,38 y 18,48.

SANTANDER-TORRELAVEGA (Jueves y domingos y días de mercado en Torrelavega.) Salida de Santander a las 7,5, para llegar a Torrelavega a las 8,13.

Salida de Torrelavega a las 11,50, para llegar a Santander a las 12,40.

SERVICIO DE SANTANDER De Somo para Pedreña y Somo a las 8 y a las 9. De Santander para Pedreña y Somo a las 12,30 y 15.

SERVICIO POSTAL Horas de reparto de correspondencia y servicio de oficina. Reparto a domicilio.-Correo de Madrid a las 10,30, de Bilbao a las 13. Mixto de Madrid a las 7,30.

Lista.-De 9,30 a 13 y de 16 a 20. Apartado.-De 10 a 3 y de 16 a 20. Reclamaciones.-De 10 a 11 de la mañana. Valores declarados.-Objetos asegurados y paquetes postales, de 10 a 14.

Certificados.-De 10 a 14 y de 16 a 17. Giro postal.-De 10 a 14. Los pagos se efectúan de 10 a 13. Pueden hacerse los giros por teléfono.

Los servicios de oficina de domingos son en las horas de la mañana y hasta las 13.

SE VENDE PAPEL VIEJO

Monte de Piedad de Alfonso XIII

y Caja de Ahorros de Santander. Institución que se halla bajo el protectorado del Gobierno, por virtud de la ley de 29 de junio de 1880.

Las imposiciones de la Caja de Ahorros devengan 3/2 por 100 de interés hasta 1.000 pesetas, y el 3 por 100 desde 1.001 en adelante. Se hacen préstamos con garantía de ropas, muebles y alhajas, sobre garantía

TENEIS CALLOS, USAD AL MOMENTO, CALLICIDA VELOZ

del doctor Cuadra, que los cura radicalmente y sin dolor en cuatro días. Nada de parches ni remedios secretos! Premiado en las Exposiciones de Barcelona con diploma de honor.

PRECIO DEL ESTUCHE: 75 CENTIMOS En Santander: droguería de Pérez del Molino y Compañía y farmacias

Luz sin rival.

Por incandescencia, por gasolina, blanca, fija, sin olor, sin humo, inexplosiva. El mejor y más económico sistema de alumbrado para casas de campo, hoteles, etc.

Almatorias con vela, para bencina, cuatro veces más económica que las velas, a tres pesetas.

Lámparas Kranz para luz eléctrica Da luz blanca como la del Sol. Aprovecha todos los rayos luminosos. Concentra y proyecta la luz con precisión. Es verdaderamente insensible a las sacudidas. Forma elegante. Tamaño reducido. Consumen un vatio por bujía.

Depósito al por mayor y menor: Almacén de muebles, máquinas parlantes y discos, bicicletas y motocicletas, Narciso Ortega (S. n. C.) Alameda Primera, 18.-SANTANDER

San Antolín

Es su mejor recomendación. Pedidos en boti as. 50 céntimos caja. Exclusivo para España

Licenciado Castanedo GAMA

MUDANZAS

En vagones capitones y camiones las efectúa la Agencia de Transportes Quijano, dentro y fuera de la población. En los precios de las mudanzas van incluidos los trabajos de desarmar y armar los muebles; garantizando, si así se desea, las roturas que puedan originarse.

JUSTO QUIJANO Avisos: Méndez Núñez, número 10.-Teléfono número 571. Rubio, número 18 (cocheras).

"El Pueblo Cantabro" SE VENDE en el kiosco EL DEBATE

Monte de Piedad de Alfonso XIII

y Caja de Ahorros de Santander. Institución que se halla bajo el protectorado del Gobierno, por virtud de la ley de 29 de junio de 1880.

Las imposiciones de la Caja de Ahorros devengan 3/2 por 100 de interés hasta 1.000 pesetas, y el 3 por 100 desde 1.001 en adelante. Se hacen préstamos con garantía de ropas, muebles y alhajas, sobre garantía