

Diario de la Marina

Año XXXIX.—Número 11.842

Redacción y Administración

Madrid, Martes 23 de Abril de 1907

Calle de San Bernardo, 19.

Dos ediciones diarias.

LOS BARCOS MISTERIOSOS

Barcos "misteriosos" se llaman en Inglaterra a los tres acorazados del tipo "Dreadnought" y a los tres cruceros del tipo "Indomitable" que están terminando su construcción, porque ésta se ha verificado con gran reserva, procurando ocultar las innovaciones de los proyectos tanto en lo que se refiere a las líneas de carena, como a la protección y defensa, instalaciones de máquinas, armamentos y nuevos servicios para éstos.

Estos buques, efectivamente, son un misterio para las otras Marinas, en algunas de las cuales, como en Alemania, Japón e Italia, también se están construyendo barcos misteriosos, resultado de proyectos hechos con gran reserva y en los que se ha procurado contener cuanto las lecciones de las últimas guerras han enseñado que puede contribuir a dar a los buques la mayor eficiencia estratégica y táctica en la guerra naval.

Estos "misterios" ó "reservas" en la mayor parte de las Marinas no se circunscriben sólo a la construcción y armamento de los buques, sino también a ciertos servicios, como los de señales por la telegrafía y telefonía sin hilos, al manejo de calderas y máquinas y sobre todo a la eficacia del tiro de la artillería, empleando para ello procedimientos especiales, obtenidos a costa de grandes y continuadas experiencias.

Estas experiencias y sus resultados son el secreto de cada Marina y constituye tanto como el número y tonelaje de sus buques la fuerza que representa su eficiencia naval, que se ha de hacer patente en el supremo trance de una contienda marítima para la cual toda preparación parece poca a las grandes potencias navales.

Todo ello viene a demostrar que en el estado actual de cosas, la defensa marítima no es como en otros tiempos cuestión sólo de dinero que permite tener muchos buques ó adquirirlos donde mejor se encuentren cuando hagan falta, sino que exige un perfeccionamiento grande en la construcción de aquellos y en la práctica de todos sus servicios; perfeccionamiento que sólo puede adquirirse, como ocurre en todos los organismos, funcionando estos continuamente, pues cualquier intermisión destruye toda la antecedente labor.

Esos misterios ó ventajas peculiares, obtenidas por cada nación para la mayor eficiencia de su respectiva Marina, no las cederá jamás ni aún a las aliadas, pues representan un factor de fuerza adquirida a costa de grandes esfuerzos y gastos. De aquí la gran reserva que todas las naciones guardan respecto a los detalles de sus armamentos marítimos y la serie de continuas maniobras, ejercicios y cruceros de prueba a que someten aquéllos.

Difícil, si no imposible, se hace para una nación que nutra su Marina con material flotante exportado ó construido fuera de su territorio, el poder hacer un misterio de las ventajas peculiares de sus proyectos si es que no los toma también prestados, en cuyo último caso le darán lo que benamente quieran; y de aquí que todas las naciones marítimas, tanto por esta razón como por otras económicas de gran fuerza, procuren construir en su propia casa su material flotante.

En este concepto, y por lo que respecta a España, que requiere de modo imprescindible a fin de existir como nación independiente de un poder naval, para crear este se impone el construir su material flotante y de guerra en nuestro territorio, acaso el más apropiado en el mundo para la industria naval, protegiendo ésta con gran fuerza; así como también conviene empezar cuanto antes y de modo paulatino para ir perfeccionando sucesivamente las construcciones, los armamentos y los servicios a medida que la experiencia y la continua práctica nos den los medios de poseer también nuestros secretos profesionales y nuestros barcos misteriosos, lo cual es más factible de lo que muchos creen si la nación se lo propone.

VÍAS FLUVIALES

Canalización del Mosella.

La canalización es una de las cuestiones más interesantes del mundo industrial. Cuando Mosella sea navegable para los grandes transportes industriales desde Lorena hasta Coblenza, una gran parte del movimiento industrial lorenés, que hoy va todavía hacia el oeste, se dirigirá resueltamente hacia el este. Inútil es decir que la cohesión entre la cuenca lorenense-luxemburguesa, con sus mineras, y la cuenca westfalo-renana con su carbón, será el objeto principal de esa canalización, cada vez más importante.

Los gastos serán considerables y las dificultades técnicas inmensas. Hay además intereses que no se acomodan bien al desarrollo que esta nueva vía industrial va a dar a la industria y eso explica que se haya tardado tanto tiempo en decidir la ejecución de esa obra. Pero ahora, gracias a la iniciativa y decisión del ministro de ferrocarriles de Alemania se adelanta un hecho su próxima realización.

Con este motivo se ha recordado que los Altos Hornos de la cuenca del Ruhr han pagado 51.782.000 de marcos en 1904 por los minerales sucosos. El aumento de sus compras es enorme.

En efecto, desde 1892 han cuadruplicado y desde 1896 han decuplicado y no cabe dudar que si la canalización del Mosella se efectúa, esa suma será una mitad menor y acaso más, porque los Altos Hornos, tendrán en Luxemburgo-Lorena, cuyas minas suministran ya el 40 por 100 de los minerales que emplean.

La expresada canalización disminuirá seguramente el precio de transporte por tonelada en unos 250 marcos, y como se necesitan unas tres toneladas de mineral luxemburgués para fabricar cada tonelada de hierro salta a la vista la importancia enorme de esa rebaja de costo.

Así mismo dicha canalización es importantísima para las grandes industrias metalúrgicas del Sarre cuyos Altos Hornos producen el 310 por 100 de la fundición bruta alemana, excepción hecha del Luxemburgo.—X.

LA MARINA EN LA ACADEMIA DE LA HISTORIA

El art. 73 del reglamento de aquella sabia Corporación establece un "premio del mérito" para el académico que, habiéndolo prestado eminentes a las letras patrias y asistido 500 veces a sus sesiones ordinarias, quedase impedido por enfermedad para continuar su asistencia personal a sus actos, y aun para seguir honrando y esclareciendo con sus trabajos los estudios históricos cultivados por ellos durante toda la vida.

Ese "premio del mérito" no es casi más que honorífico; pues consiste en considerarle siempre como asistente a todos los actos de la Academia y en el goce de los derechos que los reglamentos preceptúan.

Desgraciadamente, en ese estado se encuentra desde el otoño último su secretario perpetuo, el ilustre escritor y marino D. Cesáreo Fernández Duro, y para darle la Academia esta prueba de la estimación y respeto que merece y ha merecido siempre a sus compañeros, tomando la iniciativa su director, el señor marqués de la Vega de Armijo, con los académicos Padre Fidel Pita y D. Juan Pérez de Guzmán, a los que, para cumplir las prescripciones reglamentarias, se unieron los señores don Adolfo Herrera, que ha pertenecido al Cuerpo administrativo de la Armada, y D. Angel de Altolaguirre, individuo también de la Sociedad Geográfica, de que el Sr. Fernández Duro es presidente, se propuso a la Corporación la concesión de este premio, como pocas veces tan merecido.

Toda la Academia hubiera deseado poder firmar la propuesta; hubo un derecho de palabras de protesta hacia el Sr. Fernández Duro, y si no se aprobó en el acto en votación secreta, para mayor solemnidad, en la sesión última celebrada el viernes, fué porque el Sr. Saavedra propuso, y todos aceptaron, la idea de que la votación se verificase en la sesión próxima, a fin de que en ella pudieran tomar parte los académicos que no habían asistido.

Después se procedió a la votación de otra propuesta, anteriormente hecha por los señores marqués de Ayerbe, general Suárez Inclán y Pérez de Guzmán, aprobando el nombramiento de académico correspondiente en favor del ilustrado teniente de navío de primera clase D. Emilio Croquer y Cabezas, el cual, después de haber honrado su uniforme, cubierto de cruces y medallas, con los servicios militares prestados en las últimas guerras coloniales, consagrado a los estudios de erudición de la Marina española, ha escrito centenares de trabajos biográficos de marinos esclarecidos, y a quien el ministerio de Marina, de Real orden, ha puesto a disposición de la Academia, para la exploración y suministro de los documentos de sus Archivos relativos al combate de Trafalgar.

La Marina española entera está de enhorabuena con las distinciones que la Academia de la Historia acaba de dar a estos dos jefes de ella, que tan preciosos títulos ostentan a su representación.

He aquí ahora, para los pocos que en la Marina no lo conozcan, un resumen de los méritos del Excmo. Sr. D. Cesáreo Fernández Duro.

Marino sobresaliente, entusiasta, y de los que con su pluma han honrado más a su patria, ha sido propagandista incansable de la historia de la Marina, y más de treinta volúmenes constituyen su labor marítima literaria.

Las "Disquisiciones náuticas", en ocho tomos; la "Armada invencible"; "El Gran Duque de Osuna y su Marina"; "Viajes regios"; la "Conquista de las Azores"; los "Naufragios de la Armada Española"; la "Marina de Castilla"; la "Armada Española" (9 tomos), y multitud de folletos, memorias y monografías le señalan preeminente puesto entre los marinos que más han producido en honor de la Corporación.

Como Vargas Ponce, Fernández de Navarrete y Cuadrado en el pasado siglo, ocupó puesto honroso entre los académicos de la Real de la Historia. También lo es de la de San Fernando y Presidente de la Real Sociedad Geográfica.

Por sus eminentes servicios a las letras patrias, obtuvo desde su fundación la Gran Cruz de Alfonso XII, cuando ya estaba en posesión de la de Isabel la Católica y del Mérito Naval.

Fuó profesor de cosmografía del Colegio Naval Militar, y más adelante de S. M. el Rey Don Alfonso XII, cuando fué su ayudante de órdenes.

Durante los últimos cincuenta años ha colaborado en cuantas revistas de carácter literario han publicado en España y América.

Desde alférez de navío colaboró en la crónica naval de España, como uno de los iniciadores de ella.

El más notable de sus trabajos ha sido "La Armada Española", porque es la his-

toria de la Marina desde los Reyes Católicos hasta Isabel II. Muchos se dedicaron a dicha labor fracasando en sus loables propósitos. Sólo su constante aplicación, talento, inteligencia y conocimientos facultativos pudo vencer las dificultades que de continuo se le presentaban.

Al concederle la Real Academia de la Historia el premio del mérito, que establece el art. 73 de su Reglamento, una de las distinciones más honoríficas, por lo mismo que no ha sido otorgado, que sepamos, más que a otro ilustre español, desde su fundación.

Con este motivo la Marina está de enhorabuena al ver recompensados de manera tan señalada los servicios de uno de los más predilectos de sus hijos; y contrae una deuda de gratitud con la Real Academia de la Historia, guardadora fiel de las glorias patrias.

Damos la enhorabuena al Sr. Fernández Duro al que también deseamos su total restablecimiento.

CONTRATIEMPOS

EL BUEN TIEMPO Y EL GUARDARROPA

El termómetro ha empezado a escalar las temperaturas benignas y ya no se puede resistir la camiseta gorda ni el gabán de invierno.

Se impone una visita de inspección al guardarropa, en el que suelen hacerse descubrimientos desconsoladores. Entre la moda, que deja ridículas las formas que se estilaban al guardar la prenda, y la pollita que suele dejar inútiles los trajes, el resultado de esa clase de inspección suele ser desastroso.

El mayor número de los que tienen que tienen que tirar del carro del trabajo no usan guardarropa. ¿Para qué? Llegan al fin de una temporada con lo puesto y como le visten a plazos, cuando se desocesan las costuras ó asoman los rotos, se reanuda la cuenta con el sastrero. Otros no tienen más guardarropa que la casa de campo, y son felices!

Las variaciones de temperatura perturban mucho a las gentes de pocos recursos. La capa... todo lo tapa, pero quien sale a la calle con la panosa ó el gabán gordo, cuando el termómetro rebasa los 20 centígrados.

Los pobres de espíritu y de bolsillo tiemblan en verano ante la llegada de los primeros frios; y en invierno ante la presencia de los días calurosos. Nunca tienen bien organizado el guardarropa.

Hay que aligerar la indumentaria. Para quitarse la camiseta gorda y el gabán de invierno hace falta poder sustituir esas prendas amadas por otras más ligeras y eso no siempre está al alcance de quienes tienen en torno de sí muchas bocas abiertas y no pocos bolsillos cerrados.

Siempre que veais el termómetro alto y gentes arropadas en demasía podéis pensar sin temor a equivocaros. "Este tal, no tiene frío; lo que le falta es... moneda". La sabia naturaleza dispone el cambio de las estaciones sin consultar a los desherederos de la fortuna. Para estos infelices el cambio de temperatura constituye contrariedad inmensa por que el guardarropa no guarda nada, ni siquiera guarda relación entre sus necesidades y sus recursos.

Abel Imart.

¡Guarda, que es podenco!

Bajo este mismo epígrafe publica hoy nuestro estimado colega A. B. G. el siguiente artículo del distinguido escritor militar D. Genaro Alas.

"Como cuestión grave presentan algunos periodistas de título militar la de si ciertas plazas marítimas han de ser mandadas por generales del Ejército ó por generales de la Armada; a mí no me parece grave ni medio grave per se, aunque pudiera serlo per accidens, ó sea por el modo de tratarla. En un recorte de uno de los periódicos citados, publicado por A. B. C. el sábado último, leo: que el asunto es fuego con que se juega en medio de un polvorín; que no es técnico meramente; que el día en que la nación se percate de ello, levantará su voz con rugido de fiero; y que hay que rectificar cuando antes la especie de que exista tal problema, cuya solución, favorable a la Marina, no podrían imponer juntas ni juntas. Esto último ni con la llamante de la Defensa Nacional, creada precisamente para coordinar y dirigir a un fin común los actos militares y navales.

Contra lo que transcribo queda, creo que el problema es técnico, y nada más que técnico; como técnico se ha tratado y resuelto en todos los países llegando a soluciones muy diversas. La última discusión, que recuerdo, fué en Alemania hace siete u ocho años; allí el elemento militar terrestre se mostró dolorido de que se entregase el mando de las más importantes fortalezas marítimas a la Marina; pero habló el Emperador en tono agrícolico, y todo el mundo bajó la cabeza. Allí el Kaiser es el Estado, sobre todo, en milicia.

Respecto al rugido de la nación, desgraciadamente ésta hace mucho tiempo que se ha desinteresado de semejantes cuestiones; si acaso algunos poco optimistas dirán: si llega el caso de tener que defender esas plazas, sea oficial de tierra ó de mar el que las defiende, ya sabemos que no faltará valor y abnegación; Dios haga que haya acierto y material a propósito; esto es lo único que ha faltado otras veces.

Hasta aquí la cosa me parece baladí, así como suena; lo que no me lo parece es que haya, por lo menos, conato de imposición, ya que por cortesía no digamos imposición. Perfectamente, y hasta es de desear y estimular que estas cuestiones se lleven a la opinión, antes de que sobre ellas resuelvan los poderes públicos en sus diversos grados y funciones, pero a condición de que todos los preopinantes terminen, como se termina en las notas de los ministerios: "V. S., Sin embargo, resolveré lo que estime más conveniente." No comprendo que los militares desprestigien, con ó sin intención, a los que en último término llevan la representación del Ejército, la legal, como son los ministros de Guerra y Marina; la intelectual, como son los jefes del Estado Mayor Central del Ejército y de la Armada.

Apoco que los lectores de A. B. C. reflexionen sobre el asunto, encontrarán (como yo encuen-

tro) que la cosa se parece a aquella de las jurisdicciones y a otras algo más antiguas, como un niño pequeño se parece a su papá y abuelitos. Y precisamente ante este recuerdo y el de que cuando lo de las jurisdicciones, un *jur civil* me procesó en Barcelona, por ser más gubernametal que el Gobierno, cierre del pico, le endoso el pleito a la Junta de Defensa Nacional y acabo como empué: ¡Guarda, que es podenco!

Genaro Alas.

TENDENCIA ESPAÑOLA AL MAR

No puede dudarse de que se está iniciando en España la tendencia hacia el mar, que acaso tarde mucho tiempo en determinarse de una manera ostensible pero que ya está insinuada.

A ello contribuye, indudablemente, la misma fuerza de los acontecimientos que se han venido sucediendo después de nuestro desastre colonial y que han puesto de relieve la importancia del poder marítimo.

Todo el mundo está ya convencido de que sin barcos no se puede salir del estado de aislamiento internacional en que durante tantos años ha estado la nación española y que tanto la ha perjudicado en el desarrollo de sus energías.

Gracias a las relaciones marítimas España ha podido hacer buen papel en la política exterior, pues ya que no tenga una flota importante, tiene una posición marítima incomparable en la confluencia de los principales mares, y esto por sí solo constituye una ventaja inmensa.

La canalización del istmo de Suez ha determinado un cambio profundo en los itinerarios marítimos, cuyos beneficios resultados empiezan a notarse ahora en España, y si no se han advertido antes, es porque no se ha concentrado hasta ahora la atención de las grandes potencias en la cuestión del Mediterráneo.

Sin el Canal de Suez, el Mediterráneo no habría adquirido la extraordinaria importancia mundial que ahora tiene, y esto ha venido a repercutir en provecho de España, porque siendo la nación más importante del Mediterráneo, claro es que han de reflejarse en su provecho los beneficios generales, morales y materiales que se derivan de la trascendencia que para el desenvolvimiento del tráfico universal tiene esa importante vía marítima.

Mientras la importancia de la cuestión mediterránea no ha sido primordial en la política exterior de las grandes potencias, España no ha podido permanecer indiferente ante el desarrollo del factor marítimo; pero ahora que dicho problema es el primero que se pone sobre el tapete en la diplomacia europea, la nación española tiene forzosamente que jugar un papel importantísimo en la política naval.

El instinto popular lo comprende, y eso explica esa tendencia hacia el mar que comienza a iniciarse y que no tardando mucho irá en progresión ascendente, arrastrando las energías nacionales hacia las contingencias marítimas, que demandan una mayor atención acerca del factor naval.

Hay, pues, que prepararse para esta orientación nueva, que ha de ser, indudablemente, muy fecunda para el porvenir de España, que ahora está en admirables condiciones para recuperar el terreno perdido, disponiéndose a desenvolver sus aptitudes marítimas, para lo cual le brindan con extraordinarias facilidades sus costas dilatadas, sus playas y puertos, la disposición marítima de su topografía continental y su admirable situación entre el Mediterráneo y el Atlántico.

Los problemas futuros en el orden de la política exterior habrán de relacionarse íntimamente con la cuestión del Mediterráneo y ese es el problema cuya solución está en la orientación marítima de la nación española; por consiguiente, no se puede ni se debe insistir en estar de espaldas al mar.

Antes al contrario se debe impulsar, favorecer é insistir en la tendencia al mar, cuya influencia puede ser tan decisiva para España, como lo fué hace poco más de cuatro siglos el descubrimiento del Nuevo mundo. El Mediterráneo ahora, con el Canal de Suez, es más decisivo para España que la magna empresa realizada por Colón.

DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

Las obras del puerto de Cádiz

Cádiz 23.

Hoy ha terminado el plazo para la presentación de proposiciones al concurso abierto para ejecución de las obras del puerto.

Se han presentado tres proposiciones: dos de acreditadas casas inglesas y otro de una francesa.

Elogiase con grande entusiasmo al ilustre marqués de Comillas, quien, en previsión de que el concurso quedara desierto, como se temía, había ofrecido que la Compañía Trasatlántica presentaría una proposición.

Este rasgo comentose hoy en todo Cádiz con vivas demostraciones de gratitud para el insigne patrio.

Naufragio de una lancha de pesca

Ceuta 23.

En Punta Cevis ha naufragado una lancha pescadora, pereciendo todos sus tripulantes.

En los primeros momentos salió el va-

por correo "Apóstol" para prestar auxilio. A su bordo iban el comandante de Marina señor Gener y varios marineros voluntarios.

Llegados al lugar del siniestro y como no encontraran resto ni indicio alguno del naufragio, informáronse de otra embarcación de pesca que allí había, y cuyos tripulantes les manifestaron que, encontrándose en tierra, vieron todo lo ocurrido y acudieron a socorrer a los naufragos, siendo ineficaces sus esfuerzos, pues cuando llegaron al lugar del suceso habían desaparecido embarcación y marineros.

En vista de esto regresó el vapor "Apóstol", que era esperado por la población entera en el muelle y la muralla, habiéndose producido tristísimas escenas entre las familias de las víctimas del siniestro, al ver que sus deudos no llegaban.

Los ahogados son tres marineros que eran muy conocidos y muy apreciados en esta población.

LA BANDERA ESPAÑOLA

La jura de la bandera es un acto conmovedor que parece sellar la fe en las glorias de la Patria, porque la bandera, esa insignia sacrosanta, concentra en sus pliegues todos los anhelos, todos los entusiasmos y todos los sacrificios de la nacionalidad en un solo sentimiento de amor: el de la Patria.

La bandera, flotando al viento es el norte y guía de las orientaciones nacionales; hacia ella van encaminadas las grandezas de la Patria, pero es preciso que no seamos nosotros solos quienes la contemplemos y conozcamos, es preciso que la vean y admiren también los extraños.

Por eso, si la bandera constituye en los regimientos legítimo orgullo y galardón porque estimula las energías necesarias para defender a la Patria, arbolada en los mástiles de los barcos es emblema de progreso, de paz y de civilización.

Hay que pasear la bandera española por todos los mares, y para ello es indispensable desenvolver nuestro poder marítimo; que, cual en otro tiempo, la sacrosanta enseña de la Patria, sea fecundo manantial de la extensión de los impulsos hispanos en lejanas tierras, no por la conquista, como antiguamente, sino por la amplitud de nuestros desenvolvimientos mercantiles, por la paz y por el trabajo.

Los nuevos reclutas han jurado la bandera y con ese acto conmovedor, han ofrecido su sangre en defensa de la Patria. La Marina tiene el deber de que ese generoso ofrecimiento sea lazo de unión entre la Patria española y sus otras hermanas las naciones sudamericanas en que se habla español, se sienten como propias las glorias de la antigua metrópoli y se trata de establecer lazos indestructibles entre todos los miembros de la raza ibérica.

Paseemos la gloriosa enseña de la Patria española por los mares que bañan esas derivaciones lejanas de nuestra nacionalidad; que sea nuestra bandera el punto de mira y concentración de los objetivos de mutuo afecto entre las repúblicas de la América latina y la nación gloriosa que supo llevar la civilización y el progreso hasta los últimos confines del mundo.

Para el ejército y la marina el acto de hoy es un nuevo lazo de unión que en aras de la Patria determina sentimientos generosos que han de redundar en provecho de la Patria a que todos consagramos nuestros anhelos.

MARINOS ILUSTRES

DON MANUEL López de la Barrera y Cotarelo

Alférez de navío.

Hijo de D. Jacinto López de la Barrera y Sánchez de Parga y de Doña Ramona Cotarelo Osorio. Nació el 24 de Diciembre de 1778 en la villa de Rivadeo en Galicia. Empezó a servir en Ferrol sentando plaza de Guardia Marina el 24 de Noviembre del 94. Ascendió a alférez de fragata el 9 de Junio, y a alférez de navío el 17 de Junio de 1808.

Terminados sus estudios embarcó el 30 de Marzo del 97 en la fragata "Medea" trasbordando el 5 de Junio en Ferrol al navío "Serio", del que desembarcó el 1.º de Diciembre siguiente; con este buque estuvo en la Coruña.

El año 98 estuvo destinado en la fragata "Esmeralda" con la que convuyó por las costas de Galicia expediciones de buques del comercio y el 99 en el navío "Castilla" promovido a oficial embarcó en el "San Hermenegildo" en Junio del 1800, y cuando atacaron los ingleses la plaza de Ferrol se le dió a mandar una goleta con dos cañones de á 24 y otros dos de á ocho, con dos guardias marinas á sus órdenes, fundeando con ella en la ensenada de Levante, y en la división del mando de D. José Meneses salió mandando una cañonera en la acción que emprendieron contra un navío, una fragata y una balandra enemiga, volviendo a su buque al concluir las operaciones, en el que permaneció hasta el 9 de Abril de 1801 que desembarcó y pasó a servir agregado á batallones.

El 21 de Julio siguiente embarcó en la fragata "Mercedes" de la que pasó el 1.º de Octubre al navío "Serio" que se hallaba armado de batería flotante para la defensa de la boca del puerto de Ferrol.

El 9 de Octubre de 1801 pasó a mandar la lancha de guerra núm. 8, en la que sa-

COMPANIA TRASATLANTICA

Línea de Cuba y Méjico

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

Línea de New-York, Cuba y Méjico.

El día 26 de Abril saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor "Antonio López", y el 15 de Cádiz el vapor "León XIII" directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba é Isla de Santo Domingo. También admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia

El día 11 de Abril saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz el vapor "Cataluña" directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curacao, Puerto-Cabello y La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Carúpano, Coro y Cumana con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas.

El día 27 de Abril saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor "C. López y López" directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur, y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.

El día 3 de Abril saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor "Alfonso XII" directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias

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

Línea de Fernando Póo

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

Línea de Tánger.

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

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

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

Astilleros del Nervión

BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas. Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, ar maduras, etc.

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONEL. DAS
Presupuestos gratis.

Gabanes hechos para caballeros

Dios géneros y ferros, hechura superior, desde 30 y 35 pts. Pelizos y pasamontañas, desde 20 y 25 pts. Trajes de americana en una y dos filas, gran moda, desde 20 á 80 pts. Pantalones á 8 y 10 pts. Ingleses á 18 pts. Chaquetas fantasía con una fila y cruzados, á 12 y 13 pts. Los últimos figurines. Almacén de ropas hechas y sastrerías á medida para niños, jóvenes y caballeros. Grandes surtidos.

Fuencarral, 3, tienda.—Fuencarral 3, catlo

COMPANIA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIM, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPUZCOA)

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

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

Para informes pueden dirigirse á la

Dirección Gerencia:—Montalbán, 3, Madrid

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

Talleres NUEVO VULCANO de la Sociedad Navegación é Industria Muelle Nuevo, 23, BARCELONA

Construcción de máquinas y calderas de vapor y reparación de buques.—Fundición de hierro y otros metales.—Construcciones diversas.—Especialidad en máquinas de vapor sistema "Compound" y calderas de gran rendimiento y altas presiones.

La correspondencia al Administrador de la Sociedad

NAVEGACION É INDUSTRIA

GRAN CENTRO DE COMISIONES Y AGENCIA DE NEGOCIOS

DE

SANTIAGO GARCÍA CASTELLÓN

Solano, número 6.—OADIZ.

Diario de la Marina

ADMINISTRACIÓN: San Bernardo, 19

Precios de suscripción:

En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 ídem.—Semestre, 9 ídem.—Año, 18 ídem.
Provincias: Trimestre, 5 ptas.—Semestre, 10 íd.—Año, 20 ídem.
Unión Postal: Año, 60 íd.
Asia y América: Un año, 70.

Anuncios: Cuarta plana, precios convencionales; reclamos 50 céntimos, noticias una peseta.

Ibarra y Compañía SEVILLA

Línea regular de vapores

entre Bilbao, Sevilla, Marsella y puertos interiores.

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

Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio semanal con Bayonne y Burdeos

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

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

ALMANAQUE BAILLY BAILLIERE
Pequeña Enciclopedia popular de la Vida Práctica
De tomo de 500 pag., 900 figuras y mapas en dos volúmenes

PUEDA SER LEIDO POR TODO EL MUNDO
INTERESA A TODO EL MUNDO
ES AMENO É INSTRUCTIVO

600 PREMIOS
Y bono de artículo gran utilidad repartidos entre los compradores.
Participación gratis al á billete de la Lotería de Navidad n.º 14.226

PRECIO En rústica 1.º 50
En cartón 2 Pesetas
En piel 3 Pesetas

Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena.—Muralla del Mar, 65, primero.

Publica y remite periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos facilitan para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo á tarifa, que se manda á quien la pida.

Se invita á los autores y editores á que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta.

Centro de propaganda

venta de obras y revistas nacionales y extranjeras que se relacionan con el mar y sus industrias.

Matias López

Infantiles, Zoología, Iberos Historia España, Hombres célebres, Asuntos del Quijote, Escudos, y Banderas (Geografía).
Tés especiales
Pedid café familia
De venta en todas partes

Biblioteca "Patria"

MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso debidas á los más distinguidos literatos españoles.

La mejor recomendación de esta BIBLIOTECA es, decir que la merecido alabanzas de literatos como los señores Pereda, Menéndez Pelayo, Palacín Valdés, Fastenrat, Duque de Rivas, Silveira, etc.

Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cubiertas tiradas á seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

» » Conde de Bernar.

» » Conde de Cánilleras.

Iltrmo. » Barón de Vilagayá.

Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca.

Precio. Una peseta.

De venta en todas las librerías de España y América

TODO SE FIA A PLAZOS CÓMODOS

á personas serias y de garantía

Catálogos especiales

- Núm. 1. Bicicletas y motocicletas.
- Núm. 2. Confección de toda clase.
- Núm. 3. Muebles.
- Núm. 4. Máquinas de coser.
- Núm. 5. Pianos.
- Núm. 6. Instrumentos para médicos.
- Núm. 7. Automóviles.
- Núm. 8. Gramófonos y cinematógrafos.
- Núm. 9. Armas de todas clases.
- Núm. 10. Joyería relojería y artículos de fantasía.

Se sirven los artículos de fabricación alemana que no se encuentran en los catálogos.—Toda discreción.—Agencias en todas partes del país.—Para más detalles escribir indicando sus señas á la

EMPRESA ALEMANA EXPORTADORA ARNOLD FEUER
Berlín S. W. 43, Friedrichstrasse 27

Maugars en San Sebastián

Comisionista para Francia.
ESPEJOS MISTERIOSOS Y PEGA-NEUVOS PINCELES BARATOS