

# Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.561

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Martes 10 de Abril de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

## APROVECHEMOS LA TREGUA

La suma considerable de intereses materiales creados en las naciones por la moderna civilización, mantiene en todas las de Europa una gran ansia por la paz, pues ligadas por aquéllos, existe una solidaridad grande que no puede menos de hacer que repercuta en cada una de ellas cuanto afecta a los de las otras.

Esta solidaridad de intereses y el miedo a que se turbe la paz, es la causa de que las relaciones de aproximación entre las grandes naciones de Europa se hayan estrechado y se procure evitar todo motivo de disturbio, habiéndose ido estableciendo una situación internacional que ha de conducir en el porvenir a una general inteligencia entre las naciones poderosas.

Así se ha podido salvar el peligro de conflagración que fácilmente hubiera podido sobrevenir a causa de la guerra entre Rusia y Japón. Así se van sobrelevando las dos cuestiones internacionales más difíciles que en Europa existen, cuales son la de los Balcanes y Turquía, llamada ya la del *próximo Oriente* para diferenciarla de la del *Extremo Oriente asiático*, y la del *Occidente*, ó sea la de Marruecos.

En esta última que de tan cerca nos toca, la Conferencia de Algeciras nos ha colocado, gracias a la rivalidad entre Alemania y Francia, en una situación muy superior a la que nos había creado la inteligencia entre Inglaterra y Francia, en la que aparecíamos con gran inferioridad en muy segundo término para influir en aquel territorio que consideramos los españoles como una prolongación del de la Península.

Que Francia e Inglaterra se habían despatchado a su gusto en el arroyo que efectuaron, lo demuestra el mal efecto producido en ambas por la intervención inesperada de Alemania, cuyo poder colonial y naval crece por momentos, y que no podía permanecer indiferente a una cuestión en la cual va envuelta en el fondo la hegemonía en el Mediterráneo, la libre circulación por el Estrecho de Gibraltar, que es la vía marítima más comercial e importante del planeta.

Si en vez de ser débiles, tuviésemos siquiera la fuerza y el prestigio de Italia, nación que no se diferencia grandemente de la nuestra ni en extensión de territorio, ni en producción, nuestra suerte sería muy diversa; pues aunque sin poder militar ni naval para luchar solos contra ninguna gran potencia, tendríamos sin embargo el suficiente para apoyando a una u otra, decidir la rivalidad en favor de la que auxiliásemos y todas entonces nos tomarían en consideración como está ocurriendo con Italia.

Por tales razones se adjudica a Italia con el consentimiento de todas las naciones de Europa el territorio de Trípoli, a fin de que se apodere de él en la forma en que ahora se verifican las anexiones, por medio de la *penetración pacífica* y ejerciendo un *proteorado*, sin que a Italia le cueste una guerra absorber aquel considerable y rico pedazo de la costa del Norte de África, como tampoco le ha costado a Francia hacerse dueña del territorio de Túnez, que era lo mismo que intentaba hacer ahora con el de Marruecos, si no hubiera venido un tío *Paco* de la talla del Emperador Guillermo con la consabida rebaja.

La oportuna tregua que nos está dando en estos momentos la política internacional, tenemos que aprovecharla lo mejor posible para fortalecer nuestro poder militar y naval, pues de hacerlo así, cabe pensar que la suerte que corra Marruecos sea probablemente la misma que se reserva a España en la cuestión de la supremacía del Mediterráneo, que se ha de derivar forzadamente del sesgo que en el porvenir tome la cuestión de Occidente, aún no definitivamente resuelta, apesar de los acuerdos de la Conferencia de Algeciras.

Se impone, por tanto, con urgencia, salir del actual estado de debilidad en que por nuestra absoluta indefensión militar nos hallamos, a fin de evitar que nuestro territorio pueda servir para compensaciones en los sucesivos arreglos de los intereses de las grandes potencias, decididas a conservar la paz europea a toda trance, aunque para ello sea necesario sacrificar a las naciones débiles.

MARINA Y COMERCIO

## La enseñanza de los transportes marítimos

Preocupa cada vez más en las principales naciones la enseñanza profesional marítima que

tanto contribuye al desarrollo de la prosperidad y de la riqueza.

El Gobierno francés, fiel a estos principios, ha sustituido en los principales puertos de su litoral escuelas profesionales de Marina para preparar a la juventud en las diversas especialidades de la industria de los transportes marítimos, tales como la mecánica, electricidad, etc.

Serán admitidos de preferencia en dichas escuelas los hijos de oficiales subalternos y marineros y después los de obreros de los arsenales, y por último los de familias pobres, presentando certificado de tener la instrucción primaria, admitiéndose desde la edad de doce años.

En la escuela se les enseñarán las materias siguientes: matemáticas, física, química, mecánica, dibujo, historia, francés, inglés y principios de navegación.

En cada escuela habrá talleres e instrumentos facilitados por el Estado, donde el alumno tendrá a su disposición las máquinas y aparatos más modernos.

Las explicaciones se harán sobre máquinas marinas de tamaño reducido y modelos completos de máquinas auxiliares de mayor uso en la Marina de guerra y mercante.

Cuatro años durará la enseñanza completa, después de la cual los alumnos sufren un examen, en vista del cual son clasificados en dos grupos.

Los del primero continúan sus estudios durante seis meses a bordo de uno ó varios buques de la escuadra que les servirán de escuela de aplicación, habituándose á las maniobras, cálculos náuticos, manejo y dirección de máquinas marinas, observación estelar, etc., después de cuyas prácticas recibirán un diploma superior.

Luego se hace una nueva selección entre esos alumnos, y los más escogidos siguen sus estudios, obteniendo al cabo de un año el empleo de segundo contramaestre de las tripulaciones de la marina de guerra.

Esperáanse gran tes resultados de este procedimiento educativo del elemento comercial y marino. — X.

## ECOS NAVALES

Los grandes cañones y los altos explosivos

La rapidez con que los progresos científicos industriales hacen adelantar cuanto se refiere al perfeccionamiento de la fabricación de cañones y explosivos, repercute en los constructores de buques á quienes se impone la necesidad de fortalecer en ellos las instalaciones.

Cuanto más dimensiones se da al cañón, cuanto más pesado se hace su proyectil, mayor tiene que ser la fuerza de la carga que es la que da al proyectil su poder de penetración y las grandes y rasantes trayectorias que están á la orden del día pueden obtenerse solamente con grandes velocidades iniciales en el interior de la pieza.

Para alcanzar éstas es preciso aumentar progresivamente la potencia del explosivo que constituye la carga, lo que tiende á aumentar del mismo modo la gran commoción producida por el estallido de las piezas sobre las cubiertas de las baterías ó instalaciones que las rodean, hasta el punto de producir serias averías cuando se hacen ejercicios de tiro con las cargas máximas, simulando en cuanto es posible la práctica del combate.

En la flota inglesa todos los buques de la clase del «King Edward» que forman la escuadra del Atlántico sufrieron grandes averías en los ejercicios de 1905, hasta el punto de doblarse algunos baos en la parte correspondiente á las culatas de las piezas.

En Inglaterra, en vista de estos accidentes se concede gran atención á este asunto y los buques de nueva construcción llevarán considerablemente reforzada las cubiertas de las baterías y torres.

## Pronto y bien

No se ha extinguido el eco de la expedición á Canarias, y ahora empiezan á cristalizar las aspiraciones del archipiélago que bien pueden ser calificadas de apremiantes necesidades de aquella apartada provincia.

Lo primero de todo es conocer en qué consisten las reformas que han de acometerse y esa es labor de que se ha encargado el ministro de la Gobernación, quien someterá á examen de sus compañeros de gabinete un escrito luminoso acerca del particular.

Con más ó menos detalle y amplitud, se conocen ya por el relato de los periódicos cuáles son las más principales peticiones formuladas por los canarios al Gobierno con ocasión del viaje regio y son á lo que parece la fortificación de puertos, plazas y costa; severa moralidad administrativa, reglamentación de las pesquerías, vías de comunicación interior y buena disposición de los puertos, comunicación por cable entre unas y otras islas del archipiélago, y de estos con la metropoli; enseñanza comercial; organización agrícola; administración de justicia; política hidráulica y en general mejoramiento de las condiciones de relación interior y exterior.

No es labor sencilla ni breve el dar realidad á ese programa realmente vasto de las aspiraciones canarias, pero en cambio hay que reconocer que son de ineludible satisfacción porque todas se refieren á intereses colectivos y á satisfacción de necesidades que no se comprende cómo han podido estar incumplidas.

Afirmase que el Gobierno está firmemente resuelto á no echar al cajón del olvido las justas reclamaciones de Canarias, sino todo lo contrario, á plantear inmediatamente las reformas correspondientes, unas por ley y otras por decreto; y si lo cumple hará obra meritoria.

Pero hágase ó no cuídese mucho de no producir al archipiélago canario una decepción que sería horrorosa; medítense en las consecuencias graves que podría tener para el futuro un desengaño y no se eche en olvi-

do que ya las islas Canarias no podrían resignarse á permanecer en el estado de abandono político, administrativo, económico y social en que han permanecido durante tanto tiempo.

Las islas Canarias se puede decir que es ahora cuando se revelan á la confraternidad española, y es preciso que los gobiernos y los partidos, y la opinión y la prensa peninsular coadyuven con todas sus energías á que esa labor reformista se realice pronto y bien.

De otro modo la caída sería monumental, el desastre enormísimo y la responsabilidad extraordinaria.

FILOSOFÍAS

## ¡Todo á perra chica!

A puñada limpia (y valga lo incivil de la frase) hay que conquistar un modesto asiento de preferencia en los cinematógrafos más ó menos «lumbreros», y en cambio en los teatros como en las ruinas de Itálica, hay que exclamar con Ríojá: «campos de soledad, místico collado...»

No va un alma á los teatros ni aun de *tifus*. Se regulan las entradas y nadie quiere ir; pero los cinematógrafos están llenos de bote en bote, y eso que las entradas y salidas son deficientes, cuando no peligrosas.

La respetable clase de «revendedores de billetes» que en otro tiempo estorbaba el libre acceso á la taquilla de los teatros, ha venido tan á menos, que ya hasta inspira lástima. Ve uno ahora á esos vendedores y dan ganas de darles una perra chica para ver si se les anima un poco el rostro.

Pero ¿quién duda que es mucho más ameno, instructivo y barato el cinematógrafo que el género teatral modernista? Por treinta céntimos un buen ciudadano, sin pasar por la aduana de los revendedores, mata una hora y se pasea fotográficamente por todo el globo terráqueo; lo cual es muy sugestivo.

Al público hay que entenderlo y explotarlo con decoro, no á mansalva porque entonces se retrae y radica. No le falta quien deje de soñar con la resurrección del género chico, pero es bastante problemática porque... los muertos no vuelven.

Esta decadencia del negocio teatral es un signo de los tiempos. La universalización de las ideas ha traído la generalización de los procedimientos y así como hoy gastan americana y sombrero hongo todos los ciudadanos desde el más alto al más humilde, así el cinematógrafo se ha ido extendiendo más y más constituyendo la base en la nueva etapa de espectáculos públicos.

Todo ello se presta á consideraciones muy útiles respecto á la organización de las diversiones públicas. Antiguamente los titiriteros, con un mal tapiz y un mediano jaco lucían sus habilidades y sus ajadas mallas en la plaza pública, y después han trabajado en el circo, y hoy están en todo su apogeo haciendo panchas en el trapico ó ballando en la cuerda floja.

Los negocios de toda clase que más prosperan hoy son los de la perra chica y la perra gorda. El tranvía, el cinematógrafo, el periódico ilustrado, siempre tienen público. Esa es la evolución, y es que los más invaden el amplio espacio ocupado por los menos.

Esta es una filosofía como otra cualquiera, y el que no la sepa aprovechar perderá en la demanda. Todo lo público ha de ser barato, las diversiones, la instrucción, el arte, etc., pero lo barato es caro, y por eso la cantidad suple á la calidad.

Abel Imart.

## DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

El «Cap Roca» recompuesto. — Salida para Hamburgo

Vigo 9. Mañana marchará á Hamburgo el vapor alemán «Cap Roca», que embarrancó en los bajos de Borneira.

Las averías que sufrió á consecuencia del accidente van reparadas provisionalmente. En las bodegas del «Cap Roca» se han colocado 600 toneladas de carga.

Durante el día de hoy el barco alemán cargó carbón y agua para el viaje.

MARINA MERCANTE

## Náuticos y Patrones

Capitanes, Pilotos y Patrones hállanse de acuerdo (1) en que los últimos solo deban mandar buques de vela y vapor en la llamada *navegación de cabotaje*, cuestión que nos extraña se haya discutido siquiera, pues siempre estuvo resuelto, por los reglamentos de navegación y hasta por los nombramientos de los Patrones donde se lee «para mandar los buques de cabotaje» en unos y en otros «para mandar buques de cabotaje» dentro de la provincia marítima ó desde tal á tal cabo ó puerto» y si en algunos casos, más ó menos frecuentes, los citados Patrones mandaron buques en otras navegaciones, más se debe, en nuestra opinión, á benevolencias de las dignas autoridades de Marina y á tolerancia disculpable de todos, que á terminante precepto de la ley.

En lo que no están conformes ni llevan traza de ello, es en señalar el tonelaje máximo de los buques que puedan ser mandados por Patrones, dentro siempre de esa misma *navegación de cabotaje*.

Las Asociaciones de Náuticos, Capitanes y Pilotos, fijan todas ese límite en 100 toneladas de arqueo total para los buques de vela y en 200 para los de vapor, basándose en la letra y en el espíritu de todos los reglamentos y de innumerables Reales órdenes de distintas fechas, algunas muy remotas y en el respeto que se debe al derecho

(1) Véanse los números de los días 14, 15, 16, 17 y 21 del pasado mes.

por ellos adquirido al amparo de esas mismas soberanas disposiciones.

En estas columnas expuso el infatigable señor Vña, presidente de la Asociación de Pilotos de Gijón y bajo el título «Mandos de buques», muchos y buenos argumentos en apoyo de esta opinión tan generalizada entre los de su clase.

Y contrasta grandemente con esta unanimidad de los náuticos, que está basada en el derecho, los diferente criterios que existen entre los Patrones y aun dentro de los agrupados en una misma Asociación.

D. Salvador Montero, vicepresidente de la Asociación de Patrones de cabotaje de Málaga titulada «La Alborada» y director de su órgano en la prensa «El Cabotaje», con el pseudónimo «Un marino», expuso en estas columnas y en una semana dos opiniones bien distintas.

En su artículo «Una solución», inserto en el número del 15 del pasado, muéstrase conforme, como todos, en que los Patrones solo puedan mandar buques de vapor y vela en la *navegación de cabotaje*, pero sin limitación de toneladas ni transportes; y en el titulado «El mando de los buques de cabotaje» del día 21, se conforma con que se les permita el mando de buques, en dicha navegación, hasta 500 toneladas en los de vapor y 300 en los de vela, si el número total de tripulantes y pasajeros no llega á 30, á los que obtuvieron el nombramiento «para mandar buques de cabotaje» y hasta 250 y 150 respectivamente á los que posean el nombramiento para solo un trozo de costa, en el mismo determinado, de las que constituyen el *cabotaje*.

Como observarán cuantos lean los mencionados escritos del Sr. Montero, este no aduce ni razonamientos ni mucho menos textos legales para fundamentar sus dos distintas opiniones.

Y basta por hoy.

PALMIRIO.

## EXTRANJERO

JEFE INSURRECTO PERSEGUIDO

Ha sido perseguido por una columna inglesa el jefe de los insurrectos de Rambasta, pero este consiguió ganar Zuluatida.

LA SALUD DE BULOW

El conde de Bulow está ya restablecido. Pasará la Pascua en Italia habiendo expresado su sentimiento por no haber podido exponer las líneas generales de la futura política exterior.

## Francia y España

La fiesta cívico religiosa, esencialmente madrileña, del 2 de Mayo, va á desaparecer. Considerárase que en el estado de cordialidad que hoy existe entre Francia y España, constituye esa ceremonia un contrasentido.

Así es en realidad, pero hay que reconocer al mismo tiempo que la memoria de los héroes y de los mártires que sucumbieron en el altar de la patria no puede borrarse, tanto por lo que representa, como por constituir un episodio de los más salientes en la independencia nacional.

Hoy está á la orden del día el suprimir esa fiesta. Recordando el entusiasmo recibido cuando su primer viaje y el cariño con que se acogió aquí al presidente de la República francesa, resulta en verdad anacrónico que se conmemore un acontecimiento que simboliza el odio africano entre dos naciones que hoy están unidas por tantos intereses y afectos.

En realidad el pueblo de Madrid, que sabe respetar la memoria de sus héroes y de sus mártires, no se muestra demasiado entusiasmado con esa ceremonia y eso revela que su instinto le hace comprender que entre Francia y España no debe haber hoy otra cosa que mutuo afecto para cumplir la misión continental mediterránea y africana que ambas deben realizar.

No hay que lamentar desvío alguno por parte de Francia hacia nosotros para el cumplimiento de esa gran misión; pero ¡ojalá fuese tan desinteresado como el de España ó Francia!

En el problema de Marruecos, nosotros hemos resultado más generosos porque hemos limitado nuestras aspiraciones á sancionar lo que estrictamente está dentro de nuestro radio de acción; mientras que Francia ha ido un poco más allá.

Nuestra grandeza de espíritu no debe amenguarse, y en tal sentido procede que á la fiesta cívico-religiosa del 2 de Mayo, sin suprimirse por completo, se le prive del carácter exterior que hoy tiene.

Redúzcase simplemente á las misas de campamento en el Obelisco y prescindase de la aparatosa procesión y más aparato desfile de tropas; y grabando en el corazón de los buenos españoles el recuerdo del heroísmo de las víctimas, laboremos todos por la paz y la cordialidad entre dos naciones que tienen grandes deberes que cumplir.

## Desde Washington

23 de Marzo

La jornada de ayer en la Cámara de representantes no fué buena ni para el Presidente Roosevelt ni para su ahijado el general Wood. Mr. Jones, demócrata de Virginia, censuró á Presidente por haber aplaudido la matanza de Monte Dajo. Al general Wood lo atacó en verso Mr. Williams, el jefe de la oposición democrática. ¡En verso! Creo que es esta la primera vez que se hace

esto en un Parlamento; que el jefe de una minoría, en lugar de pronunciar un discurso, dispara una composición métrica. Mister Williams niega ser el autor de la que leyó ayer; dijo que la había escrito otro miembro de la Cámara; pero como se sabe que el notable orador demócrata tiene, entre otras habilidades, la de hacer versos humorísticos, nadie ha creído eso de «otro miembro».

Esa obra, que no es maestra, es oportuna, se titula *Carga de la brigada Wood*, y en ella se describe cómo los 600 moros, con mujeres y niños de *contra* fueron suprimidos. Hay un verso con el que dice: «No quedó ni un bebé». Acaso hubiera sido más apropiado del hecho y del lugar que Mr. Williams hubiese pronunciado un discurso; pero la prensa americana ni es dada á reproducir largos discursos, mientras que los versos de Mr. Williams tendrán una inmensa publicidad; es probable que sean puestos en música; y con música ó sin ella, perseguirán al general Wood por el resto de sus días.

Una parte considerable de la opinión lamenta que el Presidente Roosevelt haya repetido sus alabanzas por el episodio del cráter, después de haberse enterado de que «no quedó ni un bebé». Según el *Post*, de Nueva York, Mr. Roosevelt con esas alabanzas «alienta á los oficiales dispuestos á obtener ascensos por medio de sangrías espectaculares». El *Post* es muy anti imperialista y por eso sostiene que la hazaña de Monte Dajo es secular inevitable de la política de expansión. Por desgracia, todos los pueblos que han conquistado y colonizado tienen páginas así; pero no son necesarias ni excusables; y así lo entienden los muchos americanos que ahora protestan contra esa barbaridad, y, sobre todo, contra su apología por el jefe del Estado. Es indudable que el general Wood se ha pasado de listo; se le ha visto el juego. Y la carencia total de escrúpulos con que ha procedido debe movernos á celebrar el que cuando gobernaba Cuba, no se le presentase ocasión de emblear sus dotes militares contra *bebés*.

Otro tema del día y que promete serlo de otros muchos días y de bastantes años: Panamá. El presidente Roosevelt había recomendado al Congreso que se hiciese un canal de esclusas. El asunto está en una comisión del Senado; y en ella se piensa que, efectivamente, lo que conviene es... un canal á nivel. Pero lo menos, eso piensan seis de los doce miembros de la Comisión; luego, «solo con que convengan á uno» de los seis restantes, habrá nivel y no esclusas. Se tiene por seguro que el Senado aceptará lo que proponga la Comisión; si el nivel, habrá desacuerdo entre la alta Cámara y el presidente Roosevelt, á quien según se cree lo apoyará en esta materia la otra Cámara. De aquí largas y más largas.

No es curioso que á los dos años de haberse encargado los Estados Unidos de esa gran obra, no solo no se haya hecho en ella gran cosa, sino que á estas horas no se sabe qué clase de canal se va á hacer? El pleito parecía ganado por las esclusas cuando han venido los ingenieros Mr. Burr y Mr. Parsons á impresionar con sus argumentos en favor del nivel á esos seis senadores.

Según Mr. Burr la diferencia de costo y tiempo entre los dos planes no es tan grande como aseguran los partidarios de las esclusas y cuando se compara lo que costará y el tiempo que se necesitará para realizar cada uno de los dos planes, se ve que el nivel es el más ventajoso. La minoría de la Comisión consultiva de ingenieros calculó que el canal de esclusas, con un nivel de 85 pies, requeriría 139.700.000 pesos y nueve años; y la mayoría calculó que el canal á nivel, se haría en doce ó trece años por 272.000.000 de pesos. Pues bien; Mr. Burr declara que para el canal de esclusas no bastarían los 139.000.000 de pesos, sino que había que gastar 188. Ha expuesto que en los cálculos no se ha incluido 118 millas cuadradas de terrenos que serán inundadas por los lagos terminales del canal de esclusas; terrenos que valen unos 18.000.000 de pesos.

Ha agregado que el entretenimiento de un canal de esclusas costaría más, cada año, que el de un canal á nivel; ese gasto anual es el interés de un capital que se debe de sumar con el coste total de la obra. Ha sostenido que el canal á nivel no costaría ni 100 millones más que el de esclusas, sino bastante menos que 100 millones; y ha afirmado, que por 350 millones, se puede construir un canal de esclusas y convertirlo luego en nivel.

A Mr. Burr se le ha escuchado por ser «hombre de buenas partes», como se decía en el tiempo viejo; un ingeniero de alta reputación. Allí para la primera semana de Abril dará dictamen la Comisión; si es en pro del nivel y los partidarios de las esclusas no ceden, vendrá otro compás de esparramo; cosa que no disgustará á las empresas de ferrocarriles, si es cierto, como cuentan los maliciosos, que ellas son las autoras de todos los retrasos que ha habido en este mundo.

X. X. X.

MARINOS ILUSTRES

## Córdoba y Lasso de la Vega (D. Juan)

CAPITÁN DE NAVÍO

Los buenos servicios que prestó en la Armada y su desgraciada muerte en el naufragio del navío «San Juan» en la travesía de Veracruz á Panzacola, le otorgan méritos suficientes para figurar en esta galería.

Pocas noticias tenemos de este distinguido jefe de la Armada que transcribimos á continuación con la esperanza de que alguna vez puedan ampliarse.

Nació en Sevilla, patria de ilustres mari-

nos. Era hijo de D. Diego de Córdoba Lasos de la Vega, caballero de la Orden de Santiago...

Empezó sus servicios como soldado aventajado en los galeones de Indias al lado de su padre...

En el General Mambo de los servicios de su hijo el ilustre capitán general de la Armada D. Luis de Córdoba...

El año 1719 salí en compañía de mi padre D. Juan de Córdoba Lasso de la Vega...

CAMILO RIQUER ZABOSE.

Un artículo del Sr. Lerroux

La Campana de Gracia ha publicado un artículo brillantísimo del Sr. Lerroux...

Debe separar á estos elementos el patriotismo, porque la propaganda catalanista incuba el separatismo...

Esto viene á decir en síntesis el artículo del Sr. Lerroux, argumentado con el recuerdo de numerosísimos hechos...

La torpe ley de jurisdicciones, añade, no es contra Cataluña, como se dice, sino contra el separatismo...

La propulsión de los torpederos POR LA ELECTRICIDAD

En las grandes batallas donde las armadas numerosas se entrecrocaban, la caballería tiene por misión peligrosa el hacer una descubierta...

bra de viradas rápidas escapar á toda velocidad. Desgraciadamente en muchas ocasiones el torpedero no puede realizar esta audaz maniobra...

Las cualidades primordiales del torpedero deben ser: la velocidad, el silencio, la invisibilidad; si las posee, su ataque no puede resultar más que nueve veces sobre diez...

En efecto, si se supone, dice M. Child, que un torpedero de talla media pueda reemplazar sus calderas, máquinas de vapor y carboneras por acumuladores y motores eléctricos...

A esta velocidad llena sus funciones como un torpedero á vapor, se resbala silenciosamente sin revelar nada su presencia...

Los peligros de averías son mucho menores que en los torpederos de vapor porque las baterías de acumuladores y los motores forman un todo compacto...

Estos órganos son ellos mismos divisibles; motores y acumuladores pueden formar varios grupos distintos...

Todo esto constituye una serie de ventajas que M. Child ha hecho felizmente resaltar. El único inconveniente de un torpedero eléctrico es la débil extensión de su radio de acción...

M. Child le da posibilidad de un recorrido de 216 millas, pero en este caso resulta solamente una velocidad de 9 nudos por hora; la velocidad máxima de 25 nudos durante el combate no puede darla más que durante una hora como máximo...

En efecto, uno de los principales caracteres de un torpedero, ha sido siempre poder franquear rápidamente una gran distancia para presentarse en el punto amenazado...

Dentro ya de la quinta, fueron recibidos por Tom Wycheombe y por el oficial de Marina. El primero, con su grave y desanimado discurso, los confirmó en los temores que abrigaban...

—Confieso por mí, que encuentro á Sir Wycherly mucho mejor—dijo—aunque á decir verdad, no son del mismo parecer los médicos. El deseo que ha expresado de ver á estas señoras, es un síntoma favorable...

nueva carga; es de temer que esta operación no pueda ser siempre práctica.

El empleo de los torpederos eléctricos para la defensa de las costas bajo condiciones particulares y su puesta inmediata en práctica no parece imposible reuniendo en este caso mayores ventajas sobre los de vapor.

MIGUEL ANCIL.

LA SEMANA SANTA

BANDO DEL ALCALDE

Con motivo de las festividades religiosas que se celebran en los días de Jueves y Viernes Santo, el alcalde, Sr. Vincenti, ha dictado las siguientes disposiciones:

1.º Se prohíbe la circulación de carruajes, desde las tres á las siete y media de la tarde del Jueves y Viernes Santos...

Se exceptúan de aquella prohibición: los coches correos y diligencias que tienen su entrada y salida periódica y los ómnibus al servicio de los ferrocarriles...

2.º Las personas que tengan precisión de salir de la capital en carruaje y pason por alguna de las calles á que se refiere la disposición primera, deberán obtener para la circulación de éste permiso especial de esta alcaldía...

3.º Durante los expresados días de Jueves y Viernes Santo, y horas de tres á siete y media de la tarde, quedará prohibida la circulación de los tranvías en los trayectos comprendidos desde la Cibales á la plaza de San Marcial.

4.º Se prohíbe la instalación de puestos de comestibles ó bebidas en las inmediaciones de la capilla del Príncipe Pio en la mañana del Viernes Santo; y

5.º Se prohíbe igualmente disparar armas de fuego, tirar cohetes, petardos, etc., el día de Sábado Santo.

LA ERUPCIÓN DEL VESUBIO

SITUACIÓN HORRIBLE

Las noticias comunicadas desde Nápoles dicen que la situación es horrible en toda la comarca.

Está cayendo constantemente sobre Castellamare y Avelino una lluvia de cenizas ardiendo que hace imposible salir á campo raso, y los sembrados han sido arrasados por las lavas que, en forma de grandes olas, van avanzando hacia el interior.

En Torre Anunziata, están las calles invadidas por la lava y los edificios ardiendo. Han sido conducidos los presos de la cárcel de este pueblo á Nápoles, así como también millares de fugitivos, valiéndose para transportarlos, de los barcos de guerra y mercantes surtos en esta bahía.

El cielo, de vez en cuando, se nubla por efecto de las columnas de humo rojo y las piedras que, convertidas en áscuas, se elevan á gran altura.

Las aldeas y quintas próximas al Vesubio reciben terribles granizadas de piedras botmínicas, habiendo sido muchas enteradas por la lava.

En Terracopata como el suelo es quebrado y desigual, las lavas al caer toman el aspecto de un mar enojespado y furioso; han sido arrancados árboles corpulentos que al caer van navegando por verdaderos ríos de fuego; el volcán arroja por su oratorio torres de agua hirviendo y es tal el ruido que se deja escuchar en el interior de la montaña, que casi todos esperan que de un momento á otro estalle como una bomba.

PUEBLOS DESTRUIDOS

Han quedado destruidos á más de los pueblos citados: Torre del Fresno, Boscotrecase; este fué alcanzado por un torrente de lava de 200 metros de ancho, Ottajano, Cercolo, Torre del Greco que se halla cubierto de cenizas y Torre Anunziata en el cual está ardiendo el barrio del comercio, alcanzando el fuego en esta región 500 metros de ancho por 10 de altura. En San Giuseppe, 30 casas han sido destruidas pereciendo 100 personas habiendo innumerables heridos.

El nivel del Vesubio ha descendido 50 metros.

VISITA REGIA

Los Reyes de Italia han llegado á Nápoles donde después de los recibimientos oficiales, montaron en automóvil con objeto de trasladarse al lugar más próximo al Vesubio; teniendo que desistir de su propósito, pues antes de llegar á Torre Anunziata hubieron de emprender el regreso, á causa de una fuerte lluvia de barro que les impidió seguir hasta el lugar designado.

Las últimas noticias recibidas son más tranquilizadoras.

EL MAESTRO DE ARMAS

Don Félix Lyon

El reputado maestro de armas, D. Félix Lyon, es ventajosamente conocido en el Ejército como en la Armada, por haber sido profesor, desde hace más de doce años, en varios Casinos Militares y guarniciones, habiendo formado muy buenos tiradores y entre ellos hay algunos que son actualmente profesores en sus regimientos.

En todas las guarniciones en donde ha ejercido su profesorado ha dejado gratísimos recuerdos, no solo como maestro de armas, si no por su caballerosidad y excelentes prendas personales, así como por su amor á España.

Actualmente el maestro Lyon es profesor de los regimientos de Pavia, núm. 48 y Alava, núm. 56, que guarnecen la plaza de Cádiz, y según su costumbre organizó un Asalto de Armas, el mes último pasado, que fué presidido por el Excmo. Sr. General de división, duque de Nájera, gobernador militar.

Nuestro colega La Correspondencia Militar de Madrid, se ha ocupado en varias ocasiones del maestro Lyon, elogiándole por sus méritos como profesor de esgrima; y en uno de sus últimos números decía:

«...No nos extrañan los éxitos de nuestro distinguido amigo el maestro Lyon, pues conocemos lo mucho que vale y lo que se le estima en el Ejército.»

Además el Sr. Lyon es digno de interés, por su verdadero amor á España, como lo ha demostrado cuando la guerra con los yanquis.

Como recordarán nuestros lectores el señor Lyon es el marino francés que cuando la guerra con los Estados Unidos, ofreció al Gobierno de S. M. incondicionalmente sus servicios de marino para ir á combatir contra los enemigos de España.

El maestro Lyon, es, desde hace un año, súbdito español, y lo que le hace aún más simpático, es que en su expedición de naturalización, se notifica que la asamblea suprema de la «Cruz Roja Española» le otorgó la Medalla Conmemorativa de las guerras de Cuba y Filipinas, por sus relevantes servicios, cuando llegaban á Barcelona los soldados y marinos repatriados de Ultramar.

El Sr. Lyon ha efectuado varios festivales de «El grima á beneficio de la Cruz Roja entre otros, en Granada, siendo profesor de los regimientos que guarnecen dicha plaza que fué presidido por el Excmo. Sr. General Galbis; y otro en Ronda, el año último, cuando era profesor del batallón de Cazadores de Chielana, y según la prensa local, dichos «festivales» resultaron muy brillantes y provechosos, por lo que le felicitó el comisario regio de la Cruz Roja, Sr. Marqués de Polavieja.

Por todo lo expuesto y algunas otras poderosas razones que omitimos, creemos que el maestro de armas D. Félix Lyon, por sus actos patrióticos y su verdadero amor á España, es merecedor de una recompensa, y no dudamos que el actual Gobierno hará como hizo la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española, que le otorgó la Medalla Conmemorativa de las campañas de Cuba y Filipinas.

Varios maestros de armas franceses é italianos han sido condecorados con las cruces de Isabel la Católica y Carlos III, por solo haber venido á Madrid á tomar parte

en asaltos de armas organizados en beneficio suyos; nos parece, pues, muy justo que al maestro de armas D. Félix Lyon le sea otorgada una recompensa por sus relevantes servicios y pruebas de amor á España.

Don Eugenio Agacino

LA GRAN CRUZ DEL MÉRITO NAVAL

A nuestro querido amigo, el jefe de Marina retirado é inspector de navegación de la Trasatlántica, D. Eugenio Agacino, le ha otorgado el Rey la Gran Cruz del Mérito Naval.

Cuando dicho señor fué á bordo del «Alfonso XII», poco después de haber llegado éste de Canarias, le llamó S. M. manifestándole que deseaba concederle alguna gracia por sus grandes méritos y servicios á las Marinas de guerra y mercante, y principalmente por haber publicado veintidós libros de asuntos científicos.

Añadió el Monarca que aprovechaba gustoso la ocasión para otorgarle la Gran Cruz del Mérito Naval, diciendo también que se complacía en regalarle las insignias.

En efecto, el Rey entregó al Sr. Agacino un magnífico estuche con las armas reales, contenido la placa y la banda de dicha Gran Cruz.

Antes de llegar á Cádiz, D. Alfonso XIII anunció la concesión á D. Ramón Agacino, hijo de D. Eugenio, alférez de navío que hizo el viaje á Canarias, agregado al Estado Mayor.

Seguramente todo el mundo celebrará la distinción de que el Rey ha hecho objeto al brillante jefe de Marina y al publicista incansable, maestro en cuantas materias ha tratado y que ha prestado verdaderos servicios á la cultura y en especial á la navegación y al arte náutico.

Creemos que ha de interesar á nuestros lectores una lista, aunque incompleta, de las obras publicadas por el Sr. Agacino.

«El inseparable del marino» (en colaboración), «Extracto y clave de la Legislación marítima de España», «Manual de procedimientos por los Cuerpos de la Armada», Id. id. para las Comandancias de Marina, «Diccionario de la legislación marítima», «Cartilla de electricidad», «Apéndice núm. 1 del Diccionario», «D. Alvaro de Bazán juzgado por el vicealmirante Jurien de la Graviere», «Un almirante del siglo XVI», «El verdadero Prior del Monasterio de la Rábida», «Cartilla de máquinas de vapor», «Código penal de la Marina Mercante», «Tratado de Navegación», «Tablas de Mendoza», «Luces de situación y reglas para evitar abordajes» (en cooperación como los dos anteriores con D. Ramón Estrada), «Manual de Electricidad» (se han hecho 16 ediciones), «Los contadores de electricidad», «La Telegrafía sin hilos» (en cooperación con el Sr. Estrada), «Manual del Maquinista Mercante», etc., aparte de otras publicaciones y artículos en la «Revista general de Marina» y otros periódicos, tratando asuntos de Matemáticas, Derecho, Literatura y otras materias.

El Sr. Agacino ha sido profesor de la Escuela Naval, le han premiado en diversos certámenes, se han dictado á su favor y á la de su libro varias reales órdenes honoríficas, y tanto en la Marina militar como en la Compañía Trasatlántica ha demostrado multitud de veces, su talento emprendedor y ejemplar laboriosidad.

Fuó nuestro amigo hace algunos años diputado por Cádiz, y allí vive y allí ha nacido buena parte de su numerosa prole. Hállase, pues, enlazado por estrechos lazos con aquella localidad por la que siente verdadero cariño, contando en ella numerosísimas afecciones.

Es para todas ellas motivo de grata satisfacción la recompensa y especial distinción otorgada al Sr. Agacino por S. M. y en hacerla pública tenemos el mayor gusto, enviando al agraciado sincero tributo de amistad en la más afectuosa enhorabuena.

La Gaceta

La de hoy contiene las siguientes disposiciones:

Hacienda.—Real decreto concediendo honores de jefe de Administración á D. José María Palomo y Fernandez

Otro declarando jubilado á D. Emilio Zarita y Méndez, jefe de Administración de cuarta clase.

Otro declarando exceptuada de las formalidades de subasta pública la adquisición de 25 cilindros de acero laminadores, con destino á la Fábrica Nacional de la Moneda y Timbre.

testamento de Sir Wycherly, si vuelve á hablar del asunto... ¿habéis puesto el encabezamiento como os he indicado?

—Todo está listo, Sir Gervasio... empezando como se acostumbra: «En el nombre de Dios, Amen.» Además he creído deber añadir los citados y residencia del testador, etc., etc... «Yo Sir Wycherly Wycheombe, baronet de Wycheombe, en Devonshire; afirmo y declaro que lo que sigue es mi voluntad y testamento, etc. etc... Luego seguirán las mandas, como las denominan los legistas. Me considero, Sir Gervasio, en aptitud para extender un testamento cualquiera.

Hace cinco años se vió en los tribunales uno extendido por mí, y cayó allí tan bien, que segun me dijeron, parecía que lo hubiesen redactado en la misma Academia de jurisprudencia de Londres (Temple.)

—Si, sí, conozco vuestra destreza... No veo inconveniente en que consultemos á Magrath, aunque creo que ha de ser asunto de leyes... Id á preguntárselo en un momento, y llevadme la contestación al gabinete. Atwood, pues observo que allí se dirige Bluewater y su consey... ¡ah!... decid á los médicos que avisen en seguida que el doliente vuelva á tocar algo referente á sus negocios temporales. Las veinte mil libras colocadas

71 Folletín del DIARIO DE LA MARINA

LOS

DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

con el sol, y eso que anochece cuando se acostó, había pasado la mitad de la guardia de media (1) ó las dos de la mañana, como dicen á bordo de esta casa... dos dobles, como diríamos en el «Planter»... ¡Parece señor, que las gallinas han subido un shilling por cabeza desde que el primer bote de la escuadra llegó á tierra!...

(1) Durante la noche, desde las ocho en adelante se cuentan á bordo tres guardias, á saber: la de prima de ocho á doce, la de media, de doce á cuatro, y la del día, de cuatro á ocho de la mañana, (N. del T)

—Triste negocio es este, Mrs. Dutton: me temo que haya poco que esperar!

—Sí, señor, así anda todo, almirante Blue...—continuó Casolero siguiendo á los recién llegados hacia el interior de la quinta, y hablando sin que nadie le hiciera caso —y lo peor será para el que no se adelante. He oído decir también que las patatas han subido, y como los mamalones de los jóvenes de la escuadra, están en tierra asolándose todo como la langosta de Egipto, no espero que nuestro rancho esté mejor que el de los soldados en una retirada.

Dentro ya de la quinta, fueron recibidos por Tom Wycheombe y por el oficial de Marina. El primero, con su grave y desanimado discurso, los confirmó en los temores que abrigaban; pero el otro, por el contrario, manifestó que no perdía completamente la esperanza, y que aún era posible una mejoría.

—Confieso por mí, que encuentro á Sir Wycherly mucho mejor—dijo—aunque á decir verdad, no son del mismo parecer los médicos. El deseo que ha expresado de ver á estas señoras, es un síntoma favorable; además ha recibido una noticia satisfactoria de su pariente Sir Reinaldo Wycheombe, por el propio que se le envió hace solamente ocho horas. Desde ese instante, parece

enteramente que ha recobrado nueva vida.

—¡Ah, estimado tocayo—repuso Tom moviendo su cabeza tristemente—vos no conocéis como yo la constitución y los pensamientos de mi querido tío!... Creedme, los médicos tienen razón, y vuestras esperanzas son engañosas. El haber enviado á buscar á Mrs. Dutton y á Miss Mildred, por las cuales tiene mi tío mucho afecto y predilección más trazas tiene de despedida que de otra cosa, y en cuanto á Sir Reynaldo Wycheombe (aunque sea pariente), creo que debí haber alguna equivocación en llamarlo, puesto que entre él y la rama primogénita de la familia solo existen simples relaciones de conocimiento, y que es de la media sangre.

—¿Media qué, Mrs. Tomás Wycheombe—preguntó el vicealmirante de una manera tan insolita y repentina por la espalda de Tom, que hizo sobresaltar á todos; pues no contaba con Sir Gervasio, que se había apresurado á salir al encuentro de su amigo y de las damas en cuanto tuvo aviso de su llegada.—Perdonad, caballero, mi brusca interrogación; pero como Sir Reinaldo Wycheombe ha sido llamado por mi conducto, estoy interesado en saber el grado verdadero de parentesco que le une á nuestro huésped.

Tom se sobrecoyó y palideció al oír esta inesperada pregunta, pero reponiéndose enseguida y recobrada su sangre fría, contestó con firmeza:

—¡Media sangre, Sir Gervasio! Es una afinidad que coloca á la persona indicada fuera de la línea de sucesión directa, y por lo tanto, aparta cualquier motivo ó deseo de ver á Sir Reinaldo.

—Mediasangre... ¡eh!... Atwood—murmuró el vicealmirante volviéndose para su secretario, que había bajado detrás de él.

—Después de todo puede ser esta la solución! ¿Teneis la fortuna de saber lo que significa Media sangre?... ¿No sería quizás que Sir Reinaldo desoyendo de uno de esos que no tienen padre... consistiendo toda su ascendencia en la madre solamente?

—Me parece que no, Sir Gervasio, en tal caso, no podría considerarse á Sir Reinaldo delhonroso linaje á que aparece parte de ser. No tengo la menor idea de lo que significa media sangre; pero ¿quién sabe si los médicos podrían sacarnos de dudas? Arriba está Magrath, y se lo puedo preguntar si queréis.

—Creo más bien que es cosa de letrados. Si en este lugar extraviado se encontrase al menos un procurador holgazán, podríamos saber lo que deseamos... Vamos, Atwood, que teneis que prepararos para estender el



# Compañía Transatlántica

## Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Abril saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Ooruña, el vapor **Alfonso XIII** directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirma y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba e isla de Santo Domingo.

## Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Abril saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Buenos Aires** directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos, litorales Cuba e islas 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 **Conserrat** 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 Savannah, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combinaciones 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

Saldrá de Liverpool y el día 28 de Abril de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **Isidoro Luçon** directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia y el día 31 de Barcelona el vapor **Alicante**.

## Línea de Buenos Aires

El día 3 de Abril saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz, el vapor **León XIII** 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, Mazagan, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno a Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

## Línea de Fernando Póo

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 y de Cádiz el 30 y sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagan y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

## Línea de Tánger

Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles, y viernes. Salidas de Tánger: Martes, jueves y sábados. **Aviso importante.** - Rebajas en los fletes de exportación. La compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a 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 marismeros que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, sirviendo por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

# COMPANÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIN, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPÚZCOA)

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etcétera, 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 ejecutan toda clase de trabajos mecánicos, tales como reparación de máquinas, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección General - Montalbán, 3, Madrid

ó a la Fábrica - Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

## Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE **Santiago Garcia Castellón**

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15. - CÁDIZ

Administración de fincas con garantías, gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas. Habilitación de Clases pasivas. Representaciones.

Delegación de la GERMANIA acreditada Compañía de Seguros marítimos, fluviales y terrestres, domiciliada en Berlín.

Cotresponsal del **DIARIO DE LA MARINA**

NOTA. - Esta Agencia tiene activos corresponsales en todos los pueblos de la provincia tanto para el cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

## UNIFORMES PARA LA MARINA

E. QUINTANA

ARENAL, 15. SASTRERIA

**MADRID**

**Parte Oficial:**

guía Española. Real Consejo de Ministros, por Colegiadores: de Congreso de los D. cos. Guerra, Diplom. Español, Extranjero, sejo de Estado, Tribuna. Cuentas del Reino. Ministros: de Estado, de Fomento, de la Gobernación, de Gracia y Justicia, de la Guerra, de Hacienda, de Instrucción Pública y Bellas Artes, de Marina. Gobierno civil.

**MADRID**

**Parte descriptiva:**

Señas de sus habitantes por orden alfabético de apellidos. Profesiones, Comercio e Industrias, lista general de señas de los habitantes de Madrid, clasificada por orden alfabético de calles y por números de casas. Provincia de Madrid. También contiene todos los pueblos de la provincia de Madrid, con la indicación del número de habitantes en cada uno, distancias a la cabeza de partido, estación del ferrocarril, estaciones de telégrafos, cartieras, así como NOMBRE y APELLIDOS de TODOS los HABITANTES, con la indicación de las profesiones, comercio e industria que ejercen.

**ACABA DE PUBLICARSE**

y á todos es interesante.

Vigésimasegunda edición, 1906.

**GUÍA COMERCIAL DE MADRID**

Y SU PROVINCIA

PUBLICADA CON DATOS DEL ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BAILLIERE)

**CONTIENE**

**PRECIO**

En Madrid, 5 ptas. - En provincias, 5,25.

En venta en la Casa editorial de BAILLY-BAILLIERE & HIJOS, Plaza de Sta. Ana, 10, en todas las Librerías y Tiendas de objetos de escritorio.

Perfumería GALL

Arenal, 2

## IBARRA Y COMPANIA

### SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

CENTRO BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES GILÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDOS

Se admite carga á flote corrido para Rojordan y puertos del Norte de Francia.

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

## Vda é Hijos de J. Barreras, INGENIEROS

VIGO

Constructores de vapores y lanchas para pesca

con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

Agentes generales en España, de **Plenty & Son Ltd. Newbury.**

MÁS DE CIENTO VEINTICINCO VAPORES TRABAJAN EN ESPAÑA ACTUALMENTE CON MAQUINARIA DE ESTA CASA

ASTILLEROS

TALLERES MECANICOS DE CONSTRUCCION

Instalación completa de fábricas de conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones funcionando en España y Portugal.

Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

## VISTA-RICA TESORO ESTOMACAL

Fuerza y Salud, Hombresura y Robustez. Vigor intelectual y físico y prolongación de la existencia. Pídanse este selecto gran licor de Recreo, que reconstituye y aromatiza el organismo, en Droguerías, Colmados y Cafés y calle Mayor, 35, Madrid, Fernando VII, 14, Barcelona. Que sanos, enfermos y desahucados compraban las excelentes virtudes de este producto del reino vegetal, tónico muscular y nervioso, que tomarlo y apreciar sus benéficos efectos es una misma cosa.

### AVISO ÚNICO

Correspondiendo á reiteradas solicitudes hechas á los depositarios del licor **VISTA-RICA**, se conmemora el 111 aniversario de la fundación de esta Institución, pudiendo, los residentes en Madrid, recogerlas en casa del depositario, calle Mayor, 35, Droguería de P. Moreno, con solo presentarse en dicho establecimiento; los de Barcelona, en este Despacho-central, y en igual forma, y recibirías á domicilio los residentes en las demás poblaciones de España que la solicitan por carta (acompañando sello de 0,25 ptas. por el certificado de la botella) á este Despacho-central:

PROVIDENCIA, 61, Barcelona

# DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION. BARBIERI, 8, ENTRESUELO

## PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
Trimestre.....	4,50
Semestre.....	9
Un año.....	18
Provincia: Trimestre.....	5
Semestre.....	10
Un año.....	20
Unión Postal: Un año.....	60
Asia y América: Un año.....	70

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