

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.827.

Redacción y Administración,

Madrid 3 de Noviembre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

MARINA MERCANTE

LA ASAMBLEA DE NAVIEROS

A propuesta de los navieros de Bilbao, se celebrará en Madrid dentro de muy pocos días una Asamblea de navieros españoles, á fin de deliberar acerca de puntos importantes que se relacionan con la vida de la Marina mercante de nuestra bandera, que lucha en el tráfico universal marítimo con notoria desventaja, debido á que hoy todas las naciones protegen con primas y en otras formas pecuniarias su comercio marítimo, mientras nosotros lo abandonamos con elevados derechos de abanderamiento y otras gabelas no menos injustificadas.

La aptitud de España para las empresas de mar, es tan excelente que todavía á pesar del abandono en que aquí se tiene á la Marina mercante, constituye ésta una parte importantísima de la riqueza pública, y figura en octavo lugar entre todas las del mundo. Lo que indica con cuanta facilidad podría elevarse su rango con poco que por ella se hiciera.

Nadie entre nosotros quiere fijarse en que la Península española es el desembarcadero de Europa para los arribos del Atlántico, y que especialmente para el movimiento de pasajeros donde se busca el economizar días de mar, el puerto de Cádiz y los del Noroeste de la Península, de estar en condiciones y relacionados por medio de ferrocarriles rápidos con el centro y Norte de Europa, serían puntos de escala forzosa para todas las grandes líneas de navegación trasatlántica y proporcionarían el medio de dar mayor desarrollo á las nuestras.

Sin contar con que la afluencia de pasajeros en esos puertos, determinaría un gasto en ellos de quinientas pesetas cada uno, por término medio, que representa un ingreso de riqueza en el país, de que se privan la incuria y la desidia que aquí existe para tomar iniciativas en cuanto se refiere á su desarrollo material y especialmente tratándose del comercio marítimo.

Como productores de materia prima para la industria universal, á causa de la riqueza minera de nuestro subsuelo, que casi en totalidad se exporta, de ningún modo debíamos consentir que el transporte de esos productos se verificase con bandera extraña, como hoy ocurre para la mayor parte; viniéndonos á hacer la competencia en nuestra propia casa, lo que fácilmente se evitaría con la concesión de las primas á la navegación de nuestra bandera, por tonelada de carga y recorrido en millas, á semejanza de lo que efectúan otras naciones, sin necesidad de recurrir á medidas arancelarias que perjudicarían la exportación de nuestros productos, dando lugar á las represalias.

Mientras no se concedan esas primas, imposible sostener para proteger la industria de la construcción naval en España, el absurdo derecho de abanderamiento vigente, que sin proporcionar ingresos de cuantía al Tesoro, solo sirve para abrumar al comercio marítimo y detener su desarrollo; sin que por otra parte haya servido tampoco para nada en el fin de alienter el implantamiento de la industria de la construcción naval en el país, á la cual no basta proteger de modo directo, sino que hay que buscarle clientes estimulando el transporte marítimo con las primas á la navegación mercante.

Claro es que para la resolución de los problemas que afectan á la Marina comercial se impone que se establezca su dirección en el Gobierno, de un modo racional y no manteniéndola como hasta aquí, diluida en cinco departamentos ministeriales que no sólo no coordinan sus resoluciones, sino que por el contrario las dictan en sentido contradictorio, imposibilitando toda provechosa iniciativa y el poder abarcar en toda su extensión tan magno problema.

Y aunque algo se ha adelantado en este concepto con la creación próxima á hacerse de la Dirección de la Marina mercante en el Ministerio de Marina, incluída ya en el presupuesto que se va á discutir dentro de unos días, nace tan raquítica y desprendida todavía de importantes elementos de gobierno que afectan al comercio marítimo, que se puede asegurar han de seguir en pie las dificultades existentes para llevar la unidad de miras y de acción, á la dirección de sus asuntos.

La reunión que se anuncia de los navieros españoles en Madrid, en los momentos en que se discuten los presupuestos en las Cortes, puede tener gran trascendencia por sus resultados. Nosotros, excusado es decirlo, dados nuestros antecedentes, pues hemos sido los

primeros en la prensa en abogar por la protección pecuniaria á la navegación mercantil y en pedir que se la liberte de toda gabela y traba innecesaria que pueda restringir su indispensable actividad, hemos de prestar á los navieros españoles nuestro modesto concurso para la consecución de sus aspiraciones, en cuanto estas tengan de legítimo y útil dentro de los intereses nacionales.

ECOS NAVALES

Comparación entre los últimos acorazados ingleses y alemanes.

Italia está construyendo tres acorazados los cuales están llamando poderosamente la atención en Inglaterra entre los hombres de mar, y resulta bastante mal parado el sentido práctico inglés si se ponen en parangón los últimos barcos que construyen ambas naciones. Italia está terminando tres acorazados de 12.625 toneladas y 22 nudos de andar; estos tres buques son: el *Roma* recientemente botado al agua, el *Vittorio Emanuele* y el *Regino Elena* botados en 1902. Si agregan á estos tres buques, otros tres del mismo tipo que están en proyecto para 1905 y 1906, esta nación contará con seis acorazados de mucho más andar que los que Inglaterra posee. Los ingleses tienen puestas cinco quillas de otros tantos acorazados de 16.500 toneladas de desplazamiento, es decir, con cerca de 4.000 toneladas más y 3/2 nudos menos de velocidad que los buques italianos. Además la Gran Bretaña construye otros tres acorazados de 18.000 toneladas de desplazamiento teniendo solamente media milla más de velocidad que los de 16.500.

Estas diversas desventajas realzan más á la vista comparando los buques de ambas naciones en el siguiente cuadro:

	Fuerza desarrollada.	Carbón.	Peso de los cañones.	Velocidad.	Desplazamiento.	Número de buques.
INGLATERRA	20.000	18.000	502 ton.	19	18.000	3
	18.000	2.000	384	18,5	16.500	5
	18.000		297,5	19	14.000	6
ITALIA	20.000	2.800	587	22	12.625	6
	19.000	2.000	454,8	20	13.425	2

Aquí vemos que los buques de 18.000 toneladas, solamente llevan 502 toneladas de armamento con un andar de 19 nudos; mientras que los buques italianos, desplazando los dos tercios de aquéllos, llevan 85 toneladas más de peso en armamento y 2.800 toneladas de carbón, andando veintidós nudos.

Interésanos saber qué es lo que dirá el Departamento Naval Constructor inglés, refiriéndose á esta gran aparente disparidad entre ambos buques en andar y armamento. Considerando de vital importancia el andar en las futuras contiendas navales, la opinión inglesa pregunta el por qué de colocarse en tal inferioridad con tales desventajas.

Esta disparidad es aún mayor si comparamos los barcos que tienen próximamente el mismo tonelaje; es decir, los de 14.000 toneladas, ingleses, contra los de 13.425 toneladas, italianos. Los primeros, llevan 297,5 toneladas de armamento y andan 19 nudos, mientras que los de Italia, llevan 454,8 toneladas de armamento y andan 20 nudos. En ambos buques la cabina de carbón es el mismo.

Francia.
Según la prensa francesa, M. Pelletan, Ministro de Marina de aquella nación, ha ordenado la construcción de seis buques submarinos de 450 toneladas cada uno y una velocidad de 12 nudos. El aumento de costo en su construcción, ha llegado á ser tan grande, que ha sido preciso primero determinar la cantidad invertida en los ya construídos para ver si es posible reducirlo en los que ahora se han de poner en grada.

Inglaterra.
El buque inglés *Duncan*, el cual abandonó el puerto de Portsmouth el sábado último, llevando á bordo al célebre electricista Mr. Marconi, ha llegado á Gibraltar desde donde se ha comunicado sin la menor dificultad con Inglaterra, así como también durante todo el viaje por medio del aparato de telegrafía sin hilos del que es inventor y reformador. Continuos y nuevos «Marconiagramas» envía desde su barco á la estación de la Compañía Marconi y á Políhu.

Austria-Hungría.

Las características del nuevo acorazado austriaco que fué botado al agua en Trieste el 3 de Octubre, con el nombre de *Erzherzog Karl*, son las siguientes: Esloza, 389 pies; manga, 71 1/4; desplazamiento, 10.000 toneladas; sus máquinas son dos de triple expansión, desarrollando una fuerza de 14.000 caballos indicados; las calderas del sistema Yarrow y en número de 12, y su velocidad será de 19 1/4 nudos, con 132 revoluciones en sus máquinas; la capacidad de sus carboneras es de 1.315 toneladas, y para una velocidad de 10 nudos su radio de acción de 4.550 millas. El *Erzherzog Karl*, es el mayor buque que hoy posee Austria. Su coraza alcanzará un espesor máximo de 8,25 pulgadas y la cubierta protegida tendrá un espesor también máximo de 3 1/5 pulgadas. El armamento estará compuesto de cuatro cañones Skoda de 9,45 pulgadas, 12 de 7,48, dos de 2,75, 24 de pequeño calibre con dos ametralladoras Maxim y dos tubos lanza torpedos submarinos ó sumergidos. Los 257 pies de su esloza está formada de un doble forro, encontrándose el buque dividido en un gran número de compartimientos estancos. Es importante hacer notar todos los materiales y máquinas empleadas en el acorazado *Erzherzog Karl*, son de manufactura austriaca. En esta nación ya no se estampa el «Hecho en la Gran Bretaña», ó sea *made in England*.

Rusia en el Extremo Oriente.

La Administración de la provincia de la Rusia marítima en el Extremo Oriente, ha sido reorganizada por el Virrey enviado con ese objeto por el Gobierno de la Metrópoli. La región ha sido dividida en dos territorios. El primero llevará el nombre de Provincia Marítima, siendo sus capitales las ciudades de Khabarovsk y Yozhno-Assurisk; el otro territorio se llamará Provincia de Kamchatka y comprenderá los distritos de Oudsk, Okhotsk, Petropaulowk, Gujguinsk, Andrysk y las Islas del Comodoro. Cada territorio estará bajo la jurisdicción de un Gobernador militar, y el Gobernador de Kamchatka residirá en Nikolaiofe. El sábado último ha sido abierta con toda solemnidad la nueva Escuela de Cadetes navales en Khabarovsk. El crucero de primera clase *Dimitri Donskoi* ha abandonado Cronstadt, siguiendo viaje para el Extremo Oriente.

ELECCIONES

CANDIDATOS DE RESORTE

Desde hace unos días, y con motivo de la proximidad de las elecciones municipales, no se caen de las columnas de los periódicos las acreditadas frases de repertorio: «acción electoral», «retraimiento de la lucha», «abusos incalificables», «proclamación de candidatos» y otras tan vacías ó más de sentido como estas.

Las gentes proñanas que leen el periódico sin entender ni jota de semejantes cosas, pueden figurarse que los mñidores electorales se pasan lo más florido de su existencia agudando la fiesta á los predestinados por el voto público para hacer la felicidad de los Municipios, pero no hay tal.

Los que cohiben, abusan, claman y proclaman á todas horas son los montecitos, á quienes se les ha metido en la mollera aspirar al bastón con borlas, y que no dejan en paz á bicho viviente alguno, como si no hubiese otra cosa en el mundo que la chifladura electoral.

La familia á quien le cae en suerte un predestinado de estos hace cuenta que le ha caído, no el premio gordo de la lotería, que eso, gordo y todo, se podría soportar, sino un torriquete; porque el candidato, desde que se levanta hasta que se acuesta, ya está en movimiento, y, quieras que no, á todo el mundo utiliza en la casa para el logro y realización de sus reprobandos fines.

El desorden es completo en la casa, porque la primera doncella, y á veces la única, en vez de cuidar de las tenacillas de la señorita que ha dejado calentándose en el infiernillo para rizarle el flequillo de proa, ha tenido que ir en un salto á comprar un cuadernillo de papel de barba, no sé si corrida, para que el hijo del portero, que está estudiando para profesor normal, vulgo maestro de escuela, le haga una lista de los electores de la casa, con expresión de su edad, profesión, establecimiento particular ó oficina pública donde prestan sus servicios y demás particularidades.

El comedor, tan confortable y arreglado siempre, parece una agencia electoral, porque el futuro concejal, suponiendo que le voten, con «y no con h», no para un minuto, y mientras enlulle la sopa dicta una carta para el ministro de la Gobernación, reparte programas, se ensucia la solapa y da instrucciones á su testaferrero de lo que hay que hacer en el colegio el día de la elección para que ésta no se malogre. Compadezco á los vecinos de una casa en que viva uno de estos desventurados candidatos, porque, mientras triunfa ó le derrotan, la escalera de la casa parece una noria en movimiento continuo con el subir y el bajar de amigos, deudos y paniaguados, que no le llevan un solo voto, pero que le marean, le aturden, molestan á todos y devoran, como la langosta, cuanto encuentran al paso.

Si triunfa, murga, gandoamus y el disloque; si le derrotan, quejas, recriminaciones y pago de centenas; de modo que, de una manera ó de otra, no se puede parar en la casa, la tranquilidad huye y el orden y la autoridad doméstica desaparecen.

Mientras dura el período electoral, los que, de cerca ó de lejos, se rozan algo con la augusta función del sufragio, parecen zarandillos; todo lo cual podrá ser muy útil y hasta necesario para la buena y recta administración municipal, pero tiene á las gentes circunvecinas en un pie, como las grullas, sin saber qué hacer, si alegrarse de tener un vecino de tantas campanillas ó darse á Barrabás, para que disponga ó ordene lo que mejor proceda ó parezca.

Abel Imart.

El Arsenal del Ferrol.

Desde Ferrol comunican á *La Correspondencia* el siguiente telegrama, que reproducimos con verdadera satisfacción:

«En los talleres del Arsenal se ha fundido una gran pieza de bronce fosforado para el soporte de la hélice del crucero en construcción *Reina Regente*».

Para preparar la fundición, se dividieron los obreros en dos grupos, uno de los cuales trabajaba de noche.

En la operación se han empleado 13.000 kilos de bronce fosforado, habiendo dirigido la fundición el Ingeniero Sr. Armeto, siendo presenciada por el Capitán general del Departamento el Comandante del Arsenal y muchos Jefes y Oficiales de diferentes Cuerpos, los cuales han felicitado á los maestros de los talleres y á los operarios.

La fundición de esta pieza, la segunda que se funde en este Arsenal, casi sin elementos, acredita la aptitud de los obreros, los cuales, debidamente atendidos por el Estado, serían capaces de mayores empresas.

POLÍTICA

PRESUPUESTOS

La discusión de los presupuestos va á paso de carga, y ha desaparecido ya aquel espíritu obstruccionista que caracterizaba otras veces á esta clase de debates, sin que por eso deje de existir libertad omnímoda para discutir seriamente lo que sea menester.

Tal resultado se debe, indudablemente, á la energía y autoridad del Presidente de la Cámara popular, y aun cuando sólo fuese por esta consideración, le deben gratitud el Gobierno, la mayoría parlamentaria y el país.

La discusión de presupuestos es acaso la más importante, pero por diversidad de motivos había caído ya en tal y tan justificado descrédito, que á nadie resultaba útil ni agradable, y por el contrario constituía una verdadera perturbación legislativa.

No por mucho hablar se mejoran los servicios, y sobre todo tratándose de determinados asuntos, se han dicho verdaderas enormidades y herejías al discutirse otras veces los presupuestos.

Buena y plausible es la acción fiscal del Parlamento, pero no puede dar resultados provechosos si los representantes del país empiezan por no estudiar los servicios públicos. Se ha abusado mucho de esa acción inquisitorial que más de una vez ha sido causa de perturbaciones peligrosas en la Administración pública.

Si se consigue encauzar los debates económicos y que la acción parlamentaria sea lo que debe ser, fuente de luz y guía de buen gobierno, en vez de trampolín para alcanzar altos cargos y prebendas administrativas, se habrá dado un paso de gigante en la dignificación del sistema representativo.

Por las perturbaciones parlamentarias, el presupuesto todavía vigente y que es un verdadero laberinto económico, ha tenido que satisfacer necesidades discordantes, de tiempo y de lugar, porque hecho para otras circunstancias y condiciones, ha ido prorrogándose, y perpetuando sus deficiencias hasta determinar conflictos trascendentales; todo lo cual se habría evitado si primitivamente el presupuesto y su discusión hubieran sido reflejo exacto de las obligaciones del Estado.

La confusión introducida en los servicios públicos por el presupuesto próximo á desaparecer, ha sido extraordinaria; pero en ninguna parte se ha notado tanto como en los organismos militares de mar y tierra.

Esas perturbaciones suelen pagarse caras porque rara vez dejan de ser onerosas; pues lo que se economiza sin plan ni método, engendra después necesidades apremiantes de ineludible satisfacción y se sacrifica indirecta y doblemente el país, haciéndole creer que se le sirve, y en realidad abrumándole con nuevas cargas.

Cuando la discusión de los presupuestos es lo que debe ser, la Administración pública se dignifica y regenera; el país prospera y el crédito público se engrandece.

MARINA MERCANTE

La competencia anglo-germánica.

La competencia industrial y mercantil de ingleses y alemanes es tan grande que ya se sienten no sólo en Europa sino en América, principalmente en la del Sur.

En Para ó Belem, puerto del Brasil, la bandera inglesa está representada en 1902, por un movimiento de buques que se eleva á 555, con 749.943 toneladas y después por los alemanes, con 95 buques con 179.779 toneladas.

Los alemanes quieren á todo trance sustituir á los ingleses, y al efecto la compañía germánica de navegación «Sud Amerika Dienst» establecida en Belem para hacer fracasar la inglesa «Boothline», que persiste con éxito en su propósito de conservar el monopolio del tráfico del Amazonas, ha tenido que pactar con el «Booth» cediéndole todos los puertos ingleses y conservando para sí los europeos.

Pero los ingleses aceptan esta combinación para llegar á sus fines que no son otros que los de aumentar los precios de pasaje y de flete en perjuicio de los demás problemas extranjeros.

Los alemanes envían muchos buques cada mes, algunos de ellos expedidos desde Belem al Sur, del Brasil y otros que entran en Europa por el Marañón y el Ceara, donde encuentran siempre algodon y otros artículos para su cargamento de retorno.

El servicio de ambas Compañías, la alemana y la inglesa es cada vez más irregular y por consiguiente, transcurrir á veces más de quince días sin recibirse en Para ningún correo de Europa, mientras que en determinados momentos llegan tres ó cuatro buques á un tiempo conduciendo las balijas.

Poco más ó menos ocurre lo propio aun cuando rara vez para la salida de los correos con destino á Europa, todo lo cual acaso redundaría en beneficio de la Marina española si hu-

biese alguna Compañía de navegación hispana que sirviese esa dirección.—X.

Cuestiones sociales.

Hará muy bien el Gobierno, aprovechando el buen orden y tranquilidad que se ha conseguido en los centros obreros, para presentar inmediatamente á la deliberación de los Cuerpos Colegiadores proyectos de ley que garanticen para lo sucesivo la respectiva libertad de acción así de los patronos como de los obreros.

El malestar latente en las clases que viven del trabajo, obedece principalmente, á que todavía subsisten corruptelas, procedimientos rutinarios y defectos de organización que solo podrán corregirse por preceptos legislativos.

El Gobierno ha de ser el primero en anticiparse á los sucesos y dar satisfacción cumplida á todas las reclamaciones justas. El caso de los obreros de Bilbao no es único, y con más ó menos variaciones, es el mismo de todos los trabajadores en España.

La evolución de la propiedad, el distinto aspecto que ofrecen en la esfera social y económica los productos en relación con el esfuerzo físico que reclaman del elemento obrero, el antagonismo desmoralizador entre las funciones que respectivamente están llamadas á desempeñar el capital y el trabajo en el fomento y desarrollo de la riqueza pública, son problemas urgentes, decisivos, inaplazables, que el Gobierno previsor debe apresurarse á resolver.

Esó es política de prudencia y regeneración. En España, donde tantas leyes y preceptos existen para regular el derecho del fuerte, no se ha hecho nada para garantizar el del débil, y justamente es ésta la principal laguna que urge llenar, para que no se vuelva á repetir los tristes y lamentables espectáculos que acabamos de presenciar, en poblaciones que, como la de Bilbao, son modelo de cultura y orgullo de la Patria, por su adelanto industrial y mercantil.

Los poderes públicos están en el deber de apreciar en conjunto y en detalle los fenómenos sociales, arbitrando todos los medios políticos, económicos y legislativos necesarios para guardar el principio de justicia, que es el de autoridad, cimentado en el derecho común igual para todos, respetado de todos y por todos amparado.

La observación y la experiencia han podido suministrar al Gobierno orientación bien definida en este sentido; por consiguiente, si las traduce en leyes de prudencia y de previsión, habrá cumplido con su conciencia, con sus compromisos y con el país.

MARINOS ILUSTRES

El Capitán General Bailío Frey

DON FRANCISCO GIL DE LEMOS

1737 á 1809

Nació en Santa María de Santo Longo, jurisdicción de Santiago de Galicia, de familia noble, y habiendo solicitado la Carta orden de Guardia-marina, sentó plaza en el Departamento de Cádiz el 27 de Octubre de 1752.

Ascendió á Alférez de fragata el 23 de Diciembre de 1754; á Alférez de navío, el 12 de Abril de 1760; á Teniente de fragata, el 18 de Abril de 1765; á Teniente de navío, el 3 de Septiembre de 1767; á Capitán de fragata, el 22 de Octubre de 1770; á Capitán de navío, el 17 de Febrero de 1776; á Brigadier, el 19 de Junio de 1781; á Jefe de Escuadra, el 21 de Diciembre de 1782; á Teniente General, el 4 de Marzo de 1789, y á Capitán General, el 9 de Noviembre de 1805.

Antes de empezar á servir, se cruzó en la Orden de San Juan de Jerusalén, en la que profesó, y llegó á Bailío y Comendador de Puerto Marín.

En todos sus grados y empleos, hasta el de Capitán de navío, navegó por el Océano, Mediterráneo y las dos Américas; mandó varios navíos y fragatas, asistiendo á las campañas de la época y no pocos combates navales, en los que demostró suficiencia y valor.

Se le nombró gobernador de las islas Malvinas, siendo Capitán de fragata, cometido que no llegó á ejercer por su ascenso á Capitán de navío, eligiéndosele en Noviembre de 1776, Capitán de la Compañía de Guardias-marinas del Departamento del Ferrol, cargo que desempeñó algunos años de un modo sobresaliente, ejerciendo á la vez otros cometidos que el Gobierno le encomendó.

En 1778, fué nombrado Virrey, Gobernador y Capitán General de Nueva Granada, con la presidencia de la Audiencia de Santa Fe, y en 1792 se le trasladó al Virreinato del Perú, con la presidencia de la Audiencia de Lima.

Dió muestras, en tan elevados cargos, de sus dotes de mando y rectitud, saliendo con mucho lucimiento de los juicios de residencia que se le formaron al cesar.

A su regreso fué nombrado Consejero del Supremo de Guerra y Marina, que ejerció con celo, desempeñando al mismo tiempo el de Vocal y Presidente de varias Juntas y Comisiones referentes á la Marina.

Fué, en 1799, Director general de la Armada, primero interino y luego propietario, y por Real decreto de 6 de Febrero de 1805, con motivo de pasar D. Francisco de Grandallana á mandar la Escuadra del Ferrol, se encargó interinamente de la Se-

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTILES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Antilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).
Fábrica de cañones, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C. Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España).
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).
Laboratorio de cartuchería en Dartford.
Fábrica en North Kent para proyectiles.
Polígonos de Eekmeals y Eynstord.

IBARRA Y COMPAÑÍA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos 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 BURBOS.

Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

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

¿QUÉ ES EL ANAGLYPTA?

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

El Anaglypta

Artículo decorativo de gran renombre, desconocido en España, ha sido importado exclusivamente por esta casa.
Para el decorado de techos sustituye ventajosamente a la escafoya, cartón piedra, etc., etc.
Para frisos de Comedores, Despachos, Recibimientos y Escaleras, es más conveniente que la madera ó el linoleum.
Se coloca en blanco, decorándose a satisfacción del cliente, resultando los colores con tal tersura y brillantez como no se consigue con ninguna otra materia.
No pesa, no se abre y se coloca con gran rapidez.
Interesa sea conocido por las personas de buen gusto, en la seguridad de que sus condiciones económicas y de estética hacen que sea preferido para el decorado de lujo.

EL ANAGLYPTA sólo se vende en el almacén de papeles pintados de R. Rebolledo.

22. Arenal. 22. Teléfono. 261.

MÁQUINAS SANTASUSANA PARA COSER

BORDAR, HAGER MEDIAS, GUANTES, SOMBREROS, ETC.

CASA DE CONFIANZA, FUNDADA EN 1870. LA MAS ANTIGUA EN ESTE NEGOCIO

Agujas, algodones, piezas, composturas.

BARCELONA, Carmen, 34.

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1837. Berlin-Tegel 8.000 operarios.

Calderas de vapor de todos los sistemas y tamaños 20.000 construidas.

Máquinas de vapor horizontales y verticales de todos tamaños 5.500 construidas.

Bombas para traídas de agua, canalizaciones, también bombas movidas por electricidad para minas, etc.

Máquinas frigoríficas y de hielo del sistema de compresión de ácido sulfuroso para fábricas de cerveza, mataderos, etc.

Representante: Carlos Hinderer Génova, 6.—MADRID

SERVICIOS

COMPANIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 8 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Saïd, 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.

LINEA DE CUBA Y MEXICO.—Servicio del Norte: Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 16 de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Sur del Pacífico.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 11, el 18 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo 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, Coro, Caripano Trinidad y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 8, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 17, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casaola, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimestral saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

LINEA DE TANGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tángers: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Gran rebaja de precios á domicilio.

ANTRACITA	
Quintal.....	2,75 pesetas.
Tonelada.....	60
COK NÚM. 0	
Hectolitro.....	2,50 pesetas.
Tonelada.....	65
CARBONILLA DE COK	
Hectolitro.....	2 pesetas.
Tonelada.....	46

LA CALERA, Magdalena, 1, ent.-T. 532.

Aceite del doctor BARRINAT de la Habana, para las cañas. Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª, de Barcelona.

ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

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

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

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

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.

Instalación de lavaderos.

Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

Aciéries et Forges de "Firminy"

(LOIRE, FRANCIA)

Productos para la Industria, el Comercio, la Agricultura, Ferrocarriles, Tranvías, Mina, etc.

ACEROS FINOS DE CRISOL

Nueva marca especial: "ECLAIR" para herramientas.

MATERIAL PARA GUERRA Y MARINA

(Fabricación corriente para la Marina de guerra francesa).

Representante en Madrid: Goya, 37.—A. CERVERA

Nuevo Motor "Benz" á gas pobre

desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.

Consumo por caballo-hora:	1 á 3 centimos.	La fuerza motriz más económica.
Referencias de primer orden.		

Sin caldera ni gasómetro.
Motores "BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.
Motores eléctricos y dinamos.
RICHARD GANS, Princesa, 63, Madrid.

RECARTE HIJO

ALMACENISTA

Echegaray, 8, y Barrera de San Jerónimo, 15

MADRID

Casa fundada en 1836.

PRECIO FIJO.—TELÉFONO 1.202.

CIENCIAS.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Electros y útiles para Delimitación, Dibujo, Acuarola, Grabado y reproducciones de toda clase de trabajo en papeles al ferroprensista y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en gemelos militares y efectos de último sistema de Alemania, con su Telémetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y cobre para agotamientos. Trabajos de litografía é imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.

PRECIADOS, 20

LA FUNERARIA

TELÉFONO 225

PRIMERA CASA EN SERVICIOS FÚNEBRES