

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Director: Rafael Comenge

AÑO XLIII

Redacción y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.931

Madrid Jueves 12 de Enero de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 12.949

RECTIFICANDO

Se cansan inútilmente los espíritus sagaces en sembrar alarmas fingiendo disgustos entre los marinos de guerra, é inventando cartas y quejas que no existen. La marina de guerra tiene el bastante patriotismo para abstenerse de provocar cuestiones inútiles y no crear conflictos enojosos, cuando las armas españolas están de enhorabuena, festejando sus triunfos legítimos.

Hace tiempo que rueda por los cafés la leyenda de que la Marina está quejosa, políticamente hablando; que cada crisis ministerial produce en el Ejército de mar una protesta de desagrado, y toda reforma náutica la más firme y agria de las censuras; se comenta el desdén con que lo tratan los políticos, y se hacen profecías para el porvenir; en estos augurios caben todos los matices, desde la resignación humillante, hasta la rebeldía temerosa.

Unos hablan del Brasil, otros de Portugal, nadie de España; nuestros marinos de guerra no pueden acoderar barcos ni enfilarse cañones de que carecen; no piensan en reformas fantásticas ni en revoluciones criminales; son, ante todo, soldados de la Patria; conocen sus deberes, y no tienen por qué separarse de los preceptos de la disciplina militar.

Tienen, ¿cómo no?, anhelos de ventura, ansia de progreso; necesitan buques con que surcar los mares, ir y venir á través del Océano manteniendo enhiesta la bandera de España, prepararse para futuras contingencias que pongan en litigio el honor de todos, y en caso preciso sacrificar sus vidas por esta tierra sagrada; pero pensar que el Cuerpo general de la Armada está pendiente para sus decisiones de una visita, de una genuflexión ó un rigor de etiqueta, que se enoja por la severidad de los saludos ó se alegra con sonrisas afectuosas, son cuentos tártaros que nadie debe crear, dada la formalidad de nuestros marinos de guerra.

El Sr. Arias de Miranda, que ha dado pruebas inequívocas de su cariño á la Armada, ha ido á Melilla con el aplauso de todos los jefes y oficiales de nuestra Marina, los cuales hacen plena justicia á sus buenos deseos, y nos consta que el digno Consejero de la Corona no ha tenido el menor rozamiento con nadie, siendo fabulosas y absurdas cuantas versiones han circulado acerca de su apresurado retorno de Melilla.

En comisión del servicio fué á nuestras posesiones del Norte de África, y allí permanecerá con rigor militar hasta que sus deberes lo exijan, contando, se-

guramente, en todo momento, con el respeto y la consideración de cuantos ostenten en su uniforme el botón de ancla.

Pensó un instante en venir á la Península porque el temporal que se desencadenó en aguas de Melilla obligaba á nuestros buques á guarecerse en Chafarinas ó á buscar refugio en los puertos de Andalucía; pero como transcurridas algunas horas abonanzó el tiempo, cesó el alre y cayó la mar, prefirió capear el temporal en aguas africanas á enfilarse la proa hacia Algeiras y rendir viaje en su abrigado puerto. Pasados los huracanes y las lluvias, el Sr. Arias de Miranda aguarda el regreso de S. M. el Rey para darle escolta y acompañarle á Almería.

Esta es la crónica exacta de lo ocurrido.

Se cansan, pues, inútilmente los inventores de noticias alarmantes; los marinos de guerra no se despojan jamás de sus deberes, primero por ser españoles, y después por ser soldados.

La Patria y el honor son dignidades que no se renuncian y privilegios que no pueden declinarse.

La mar, para los marinos

Más que instrumentos de conquista, son los buques de guerra y las escuadras de combate factores esencialísimos que evidencian la vitalidad y la energía para cumplir su misión civilizadora de los países modernos.

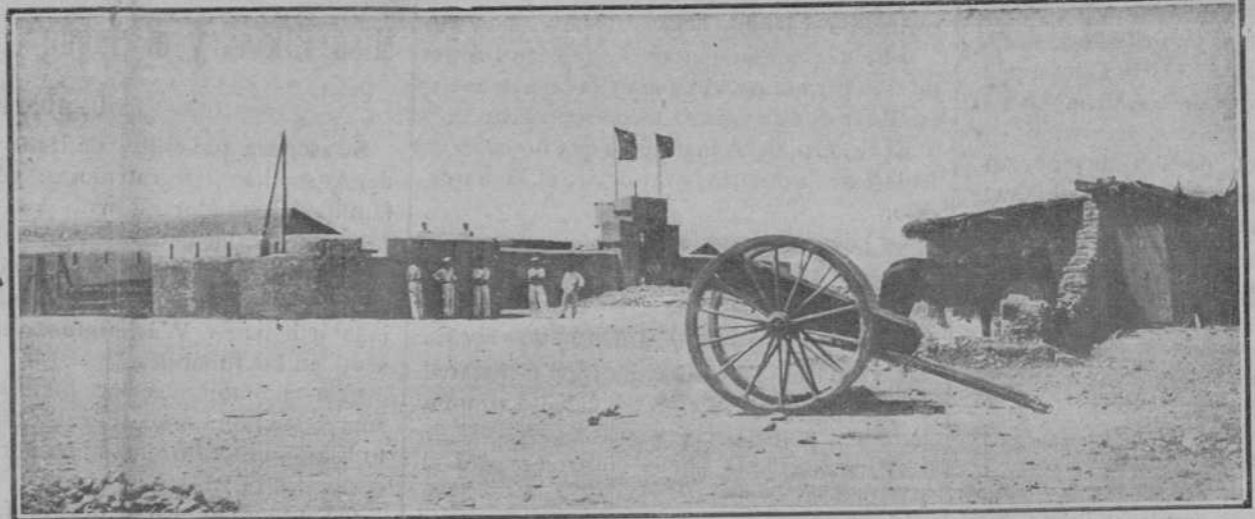
Pero las escuadras, como los buques sueltos, para llenar ese grandioso cometido no han de estar ociosos. Necesitan pasear la bandera nacional, no sólo por las aguas jurisdiccionales, sino también por todos los mares, visitando con frecuencia y alternativamente los principales puertos extranjeros.

Eso hacen las principales potencias marítimas, y de ello son testimonio fehaciente nuestros puertos del Noroeste, del Sur y del Este, que reciben á menudo la visita de escuadras y buques militares sueltos de las principales naciones extranjeras.

Hace poco los Estados Unidos organizaron la segunda expedición de su formidable escuadra de acorazados, que ha estado en muchos é importantes puertos europeos, y que habría seguramente arribado al de Barcelona si la circunstancia de existir el cólera en Italia no hubiese aconsejado, por medidas de prudencia sanitaria, al almirantazgo americano prescindir de que sus buques visitasen los puertos del Mediterráneo.

Hace mucho tiempo que nuestra escuadra de instrucción ni nuestros buques sueltos efectúan viaje de esta intensidad, y ello infliere graves daños á la consideración nacional en el extranjero, donde no se conoce ni advierte la existencia de España en los destinos mundiales.

Las circunstancias han hecho que la Marina de guerra española esté como recluida



Fuerte francés en la frontera de Marruecos.

en sus patrios lares; y no hay esperanza ni asomo de probabilidad de que llegue un momento relativamente próximo en que pueda navegar fuera de las aguas jurisdiccionales.

¿Qué influencia externa puede tener la política española, si no está representada y apoyada por nuestras unidades ficticias flotantes? ¡Ninguna! Hasta para concertar tratados comerciales es necesario mover las escuadras, porque ellas son en el exterior la representación más genuina de la personalidad nacional.

Sobre esta consideración quisiéramos que meditasen profundamente los Poderes públicos, percatándose de la transcendencia inmensa que tiene el que las principales naciones marítimas con las cuales mantiene España relaciones de buena cordialidad, tengan ocasión de ver que nuestra Patria no ha renunciado ni está en ánimos de renunciar á su reconstitución naval, ni por consiguiente, á dejar de figurar dignamente en el concierto internacional.

Urge, por lo dicho, la rápida construcción de la nueva escuadra; pero mientras tanto, ¿qué inconvenientes pudiera haber en que nuestras primeras naves de guerra, tales como el «Pelayo», el «Carlos V», el «Cataluña» ó el «Reina Regent», visitasen alguna vez los puertos ingleses, franceses ó germánicos?

Antes de la hecatombe naval, teníamos estaciones navales en Sudamérica y en Filipinas. Ahora no las tenemos en ninguna parte. ¿Por qué no se restablecen en Cuba y en la Argentina, por lo menos, donde tantos intereses y súbditos españoles residen?

No se explica, ni aun por razones de orden económico, ese amodorramiento de nuestro reducido material flotante, y entendemos que una de las preocupaciones primeras del Poder público habría de ser la de que la bandera española, que fué arriada en nuestras antiguas provincias ó colonias ultramarinas, debe flotar en los mástil de nuestros buques de guerra, sirviendo de consuelo y salvaguardia á los intereses y súbditos españoles que residen en aquellos sitios.

Al propio tiempo, con ello se completaría la instrucción de nuestras dotaciones, y no se

podría decir que el personal embarcado deja de navegar, permaneciendo en los puertos metropolitanos, sin ver otros horizontes ni otras aguas que las que bañan nuestra dilatada y variada costa.

Cagliostro.

El viaje de S. M. á Melilla

El ministro de Marina embarcado.

El Sr. Arias de Miranda embarcó ayer por la mañana en el «Cataluña», acompañado de sus ayudantes.

Desembarcó en Punta Negri, desde donde marchó á la posición de Yazamen, para reunirse con el Rey.

Almuerzo á bordo.—Discursos del general Manterola y del ministro.

El general Manterola invitó al ministro de Marina, á sus ayudantes, á los diputados que se encontraban á bordo y á los jefes del barco á un espléndido almuerzo.

Al terminar la comida, el general Manterola pronunció un discreto brindis, aprovechando la oportunidad de encontrarse á bordo el ministro, para expresar el homenaje de entusiasmo y adhesión de la Armada hacia el Rey y las instituciones y su reconocimiento al Gobierno por los buenos deseos y esfuerzos de éste en pro de la Marina.

El ministro agradeció en nombre del Gobierno las manifestaciones del general y ofreció secundar los deseos de la Armada y corresponder á los entusiasmos del Rey dedicando sus esfuerzos al engrandecimiento de la patria.

El discurso del Sr. Arias de Miranda fué muy aplaudido.

Marcha del general Toutée.

A primera hora de ayer miércoles el general Toutée se despidió del Rey y de las autoridades. Su discurso de despedida fué afectuosísimo para España.

Embarcó en el «Du Chayla», que zarpará con rumbo á Orán.

Comentarios á las frases del Presidente.

Se han comentado hoy mucho las declara-

ciones hechas por el Sr. Canalejas en sus discursos de ayer. Ha producido muy buen efecto la afirmación terminante de que no compartiremos con nadie la soberanía de nuestra influencia y que ésta será mantenida por todos los partidos monárquicos.

Refiriéndose al cambio de régimen en el Norte de África, dijo el Sr. Canalejas:

«Recordemos nuestra historia colonial. La acción del Ejército tropezó siempre con la pillería civil»

La expedición á Hidum y Yazanem.

La noche del martes al miércoles fué bastante buena y ayer amaneció un día espléndido, aunque algo fresco.

A las ocho de la mañana salieron con dirección á Hidum los caballos del Rey y del séquito y algunas fuerzas de Infantería para guardar los puntos estratégicos del camino que había de recorrer S. M. hasta la posición de Yazanem.

Pocos minutos después de las nueve salió el Rey del campamento, acompañado de los ministros y de los generales.

En los alrededores había estacionada mucha gente, que aclamó á Don Alfonso.

Este y su séquito montaron en automóviles, y en ellos fueron hasta Izmar.

A las diez llegaron á dicho punto, donde se detuvieron para contemplar desde allí el sitio donde se dió la famosa carga de Taxisirt. Recordó el Rey las peripecias del combate, y elogió mucho á los jefes y soldados del escuadrón de Alfonso XII.

Llegó la comitiva al pequeño cementerio donde están las tumbas de los héroes de aquel glorioso día y se descubrió ante ellas.

Después de visitar el fortín de Izmar, montaron á caballo todos los expedicionarios.

Con el Rey, además del séquito, iba un escuadrón de la Escolta y otro de Taxisirt.

Las kabilas de Benisicar y Beni-bu-Gafar esperaban en masa al Monarca y le rodearon, aclamándole con gran entusiasmo.

Al frente de los kabileños iba Abd el-Kader, antiguo jefe de la jarka.

La Policía indígena y numerosos grupos de moros notables ocuparon los flancos de la expedición y caminaron por las crestas de

VÍCTOR HUGO

215

De estos dos cómplices, el juez y el contrabandista, el uno, para cumplir con la ley á la vista de todos, había tenido que ordenar la tortura, á la cual había resistido el otro para cumplir su juramento.

Los dos contrabandistas más famosos que en aquella época frecuentaban Plainmot eran Blasco y Blasquito: eran tocayos. Nada había más fácil y al mismo tiempo más difícil que hablar á esos hombres cuando ya se estaba poco más ó menos al tanto del furtivo itinerario del contrabando. Bastaba no tener preocupación alguna nocturna, ir á Plainmont y afrontar el misterioso punto de interrogación que se levanta allí.

214 LOS TRABAJADORES DEL MAR

Aquella caverna, donde, en otro tiempo, Mandarin se codeaba con el conde de Charolais, tenía una apariencia exterior buena y una fachada irreprochable para la sociedad. Esto daba lugar á muchas connivencias forzosamente disimuladas, porque aquellos misterios requerían una sombra impenetrable. Un contrabandista sabía muchas cosas y se las tenía que callar; su ley era una fe inviolable y rígida. La primera cualidad de un defraudador era la lealtad. Sin discreción no existe el contrabando.

Existía el secreto del fraude tal como existía el de la confesión. Este secreto era imperturbablemente guardado. El contrabandista juraba callarlo todo y cumplía su palabra; de nadie podía fiarse más que de otro contrabandista.

Cierta día, el alcalde y juez de Oyarzun cogió á un contrabandista de los Portssecs, y le hizo aplicar el tormento para obligarle á nombrar al depositario de sus fondos secretos.

El contrabandista no lo nombró; el depositario era el mismo juez alcalde.

VÍCTOR HUGO

211

y en compartimiento sólido, un cronómetro y un antejo marino. Cerró con candado el saco y pasó por las asas una cuerda ó cable, dispuesto de manera que se pudiese izar en caso necesario. Después bajó á la sentina, penetró en el departamento de los cables, y se le vió volver á subir con una de esas cuerdas de nudos provistas de un garfio, de que se sirven en el mar los calataes y en tierra los ladrones. Dichas cuerdas facilitan los escalos.

Llegado á Guernesey, Clubin se fué á Torteval, donde pasó treinta y seis horas, habiendo llevado consigo el saco de mano y la cuerda de nudos, cuyos dos objetos no volvió á traer.

Digámoslo una vez para siempre: el Guernesey de que se trata en este libro es el Guernesey antiguo, que ya no existe y que sería imposible encontrar hoy más que en los campos.

En éste vive aún; pero en las ciudades ha muerto.

La observación que hacemos tocante á Guernesey, debe entenderse también respecto á Jersey. Saint-Helier viene á ser

BICARBONATO DE SODA QUIMICAMENTE PURO de TORRES MUNOZ

Servicios de la Compañía Trasatlántica

Línea de New-York, Cuba y Méjico.—El día 26 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor «Montevideo», directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico.

Línea de Venezuela-Colombia.—El día 10 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor «Antonio López» directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello, la Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico con transbordo 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. También carga para Maracaibo y Coro con transbordo en Curaçao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con transbordo en Puerto Cabello.

Línea de Filipinas.—El día 10 de Diciembre saldrá de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor «C. López y López» directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur, Ilo Ilo y Manila. Sirviendo por transbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Buenos Aires.—El día 3 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor «León XIII» directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias, Fernando Poo.—El día 2 saldrá de Barcelona, el 3 de Valencia, el 4 de Alicante y el 7 de Cádiz, el vapor «San Francisco» directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África. Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento y muy cómodo trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga, se expenden 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 Real orden 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 ensayo, deseen hacer los exportadores.

Línea de Cuba y Méjico.—El día 17 de Diciembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor «Alfonso XIII», directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con transbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

DISPONIBLE

LA MARITIMA. Compañía Mahonesa de Vapores.—Itinerarios: Salidas de Mahón: domingos, siete mañana, para Barcelona, con escalas en Ciudadela (Menorca) y Alcudia (Mallorca); martes, cinco tarde, para Barcelona, directo.—Salidas de Barcelona: martes, cuatro tarde, para Mahón, con escalas en Alcudia y Ciudadela; jueves, seis y media, para Mahón, directo.—Salidas de Palma de Mallorca: domingos, seis y media tarde, para Mahón.—Vapores: «Isla de Menorca», 1.022 toneladas; «Monte Toros», 851; «Menorquin», 1.945; «Ciudad de Mahón», 910.—Dirección telegráfica: Marítima-Mahón.

CONSTRUCCION DE EMBARCACIONES DE HIERRO, ACERO, MADERA Y MIXTAS. Especialidad en yachts de vela, vapor y automóviles.—Remolcadores, buques para carga, gabarras, lanchones, embarcaciones para pesca.—Grúas, gangulles, dragas y toda clase de material marítimo.—Cabrestantes, bombas, válvulas, tornos, etc., etc.—Astilleros Burrell, carretera de casa Antúnez, teléfono núm. 3.401. Barcelona.—Construcción de máquinas motrices y auxiliares de vapor, calderería, motores á explosión.—Talleres de velamen, motonería, maniobra, ebanistería y lampistería.—Construcciones metálicas de todas clases, puentes blindados y toda clase de armaduras.—Instalaciones motrices á gas pobre, gasómetros y gasómetros.

SUBMARINE SIGNAL COMPANY (Compañía de señales submarinas). Oficina principal: Fas-House New Broad St. London.—Dirección telegráfica: Submarinos, London.—Talleres: 10, Duke Street, Liverpool.—Dirección telegráfica: Submarine, Liverpool.—Agentes para Alemania, Holanda, Bélgica, Rusia y Austria.—Norddeutsche Maschinen, und Armaturen Fabrik.—Bremen, Alemania.—Dirección telegráfica: STEPHANUS, Bremen.—Esta Sociedad se dedica á construir é instalar aparatos para transmitir y recibir sonidos á través del agua, tanto en los buques como en los faros, boyas y faros flotantes. La instalación de los aparatos receptores puede hacerse con la mayor rapidez en cualquier puerto, sin entrar en dique y sin producir ningún desperfecto en el casco del buque. El uso de las señales submarinas es hoy indispensable para la seguridad de la navegación en tiempos cerrados y de nieblas. Tiene montados más de 93 aparatos en las costas de todo el mundo y 431 en los buques de todas las naciones.—Recomendada por todos los Gobiernos, y especialmente por el Almirantazgo inglés.

“DIARIO DE LA MARINA,”

Almirante, 15, bajo izquierda
MADRID

APARTADO DE CORREOS. NÚM. 320

sr. Gerente del Diario de la Marina

MUY SEÑOR MÍO:

D.

resistente en provincia de

núm. piso se suscribe al DIARIO DE LA MARINA por un (1)

de de 191

Firma del suscriptor

(1) Indíquese el tiempo que ha de durar la suscripción.

Diario de La Marina

Precios de suscripción

En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 idem.—Semestre, 9 idem.—Año, 18 idem.

Provincias: Trimestre, 5 pesetas.—Semestre, 10 idem.—Año, 20 idem.

Unión postal: año, 60 pesetas.—Asia y América: año, 70 idem.

Pídanse tarifas de publicidad

El mejor remedio para el estómago

Latas económicas á 5 ptas.

De venta: San Marcos, II (Madrid)
y en todas las farmacias
y droguerías de España
y Ultramar.

En estado de pureza es el verdadero eficaz del estómago, por lo cual puede decirse que es el opio del órgano. Se emplea con éxito en el reumatismo articular agudo, crónico, y en la gota. Es el mejor polvo dentrífico y más económico. Se vende el polvo en cajitas de 0,50 y 1 pesetas; y las pastillas á 0,50 pesetas.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla y de Sevilla á Marsella

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trastosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Esparte, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

Servicio semanal entre Pasajes, Gijón y Sevilla.—Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio quincenal entre 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 Haro, consignatario.

Vickers, sons and Maxin Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construcción and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. 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 Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Barik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Ho» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 370 buques de distintas clases.

SOCIEDAD DE ALTOS HORNOS DE VIZCAYA

BILBAO

Fábricas en Baracaldo y Sestao.

LINGOTES al cok de calidad superior para Fundiciones y hornos Martín Siemens. ACEROS Bessemer y Siemens-Martin, en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones. CARRILES VIGNOLE, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias. CARRILES PHOENIX Ó BROCA para tranvías eléctricos. VIGUERIA para toda clase de construcciones.—CHAPAS gruesas y finas.—CONSTRUCCIONES DE VIGAS armadas para puentes y edificios. FABRICACION especial de hojadelata.—CUBOS y BAÑOS galvanizados.—LATERIA para fábricas de conservas.—ENVASES de hojadelata para diversas aplicaciones.—Dirigir toda la correspondencia á

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA.—BILBAO

HERRERIA DE JOSE RIBAS.—Taller de reparaciones navales.—Nacional, 51 y Mayor, 102 (Barcelona).

BLOND HERMANOS.—Ceuta.—Agentes de la Compañía Trasatlántica Española.—Servicio Italo-Español.—Administradores subalternos de la Compañía Arrendataria de Tabacos.—Consignatarios de la casa Rius y Torres de Barcelona.—Representaciones y consignaciones.

ANTONIO YBANOS LLORCA, agente de la Sociedad de Navegación.—Servicio Italo-Español.—Exportación de huevos, pescados, almendras, miel, cera, pieles, esparto y palmas, tejidos y coloniales.—Compra-ventas por cuenta propia y en comisión.—Cobro de giros.—Alhucemas.

AGENCIA MARITIMA.—Julio Hernández.—Orán.—Comisiones, consignaciones, tránsitos, seguros y fletamentos.—Transportes combinados para los puertos de Argelia, Italia, Francia, España, Portugal y Marruecos.—Escritorio: Orleans, 6.—Telegramas: Hernández, consignatario.—Clave telegráfica: A. B. C. 5, edición.

JUAN B. LLOVET, Agente de vapores españoles y extranjeros.—Grao-Valencia.

JUAN BOROES CLAVERIE, Las Palmas (Gran Canaria).—Agente de los vapores trasatlánticos de los señores Pinillos, Izquierdo y Compañía, Sociedad en comandita, de Cádiz.—Comisiones, consignaciones y tránsitos.

IGNACIO MORALES HURTADO.—Consignatario de vapores.—Alameda, 13 y 15, Málaga.

SERAFIN ROMEU FAGES.—Fábricas de conservas de pescados en barbato, Isla Cristina y Cádiz.—Isla Cristina (Huelva).

JUAN MARTIN CABET.—Fábrica de salazones y conservas.—Marca, «La Primera» Isla Cristina (Huelva).

SOBROSINOS DE TOMAS LOPEZ.—Fábrica de salazones y conservas de pescados, Isla Cristina (Huelva).

PEREZ HERMANOS.—(Ayamonte).—Fábrica de conservas, escalochos y salazones.—Fábrica de guanos.

MELITON FERNANDEZ.—Consignatario de Buques de vapores y de vela.—Agente general de vapores de Angel Paoli fu Bino, de Génova, con servicio regular á Burdeos y puertos principales de Italia; consignatario de «La Naviera del Noroeste» y subdirector de la Compañía de Seguros marítimos y terrestres «El Albat», de Gijón. (La Coruña).

HERRERIA de Salvador Parés (hijo de Félix).—Nacional, 35 y Mayor 70 (Barcelona).

Hijos de G. CARRATALA, consignatario de la Compañía Valenciana de Navegación.—Representante de los guanos marca Saint Gobain.—Comisiones, consignaciones y tránsitos (Alicante).

MESA Y COMPAÑIA, Sociedad en comandita, exportadores de pescados salados.—Producto de la almadraba.—Aguas de Ceuta.

ANTONIO LOPEZ DE NEIRA, agente de la Compañía Trasatlántica (Vigo).

EFFECTOS NAVALES Y COMESTIBLES de Juan Martorell, Paseo de Colón, 15 (Barcelona).—Teléfono 1.335.