

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Director: Rafael Comenge

AÑO XLIII

Edición y Administración: Almirante, 15, bajo.—Teléfono 2.991

Madrid, Lunes 23 de Enero de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 12.958

ALMA ESPAÑOLA

Juan Mendiola

¡Juan Bautista Mendiola! Le estoy viendo aún junto al botolón del «Gravina»; alto como un gigante de los tiempos bíblicos, y es que su corazón y su alma exigían aquella corpulencia; hermoso como un hijo del Norte á quien las inclemencias del cielo y las inconstancias del Océano han enseñado á luchar por la vida brazo á brazo y cuerpo á cuerpo; fuerte como un Hércules Farnesio, como un luchador de los tiempos romanos; de mano dura, avezada al cordaje y al timón; de sonrisa bonachona, propia de quien se gana la vida honradamente, y de mirada dulce, como si la Providencia se hubiese complacido en poner á aquel enorme cuerpo el mejor destello de su bondad.

Fué en la rada de Sorsogón donde le vi por vez primera; yo venía de Albay, donde deberes imprescindibles, tan honrosos como molestos, me habían detenido unos dos meses en aquella fertilísima tierra; como me esperaba, al divisarme me apretó la mano, me dió la bienvenida y subió al puente para dirigir la maniobra.

Atardeaba cuando dejamos «Sorsogón» por la popa; el sol se ocultó tras del penacho de humo del volcán Máyon, dibujando maravillas de luz y de colores; la noche, espléndida, cuajada de esa pedería sin igual de los países tropicales, se nos vino encima; el aire frescachón inflaba los «látinos» del «Gravina», y las horas pasaron rápidamente hablando de España, su cielo, sus frutos, sus flores y sus mujeres.

La conversación entre los pasajeros se animó tanto, que no diré que, como el poeta, sintiéramos la impresión de un beso, ni que el mostillo aromático del melocotón perfumase nuestros labios; pero sí que llegó hasta nosotros una canción bélica, llena de dignidad y de armonía.

Allá, en el puente, arrumbado sobre una silla de bejuco, Mendiola, con cierta nostalgia impregnada de poesía, entonaba un canto sagrado, algo así como el nervio de la Patria: el «Guernikako arbol» esa canción que lleva al sacrificio, al heroísmo, á la muerte.

La sola música para entonar los cantos de Tirteo, si Tirteo tuviese la fortuna de haber sido español.

No pude resistir; entre aquellas vibrantes notas aparecía España y fui á su encuentro.

¡Qué grata conversación bajo el toldo de lona! Hablé de todo: de carlistas, de liberales, de toros, de mantillas blancas,

de ojos negros y azules; qué sé yo! Una botella de «sagardúa», venida á tiempo, nos puso de acuerdo y roció para siempre nuestra amistad definitiva, antes conseguida que solicitada.

¡Ah, qué hermosa naturaleza la de Mendiola! ¡Con qué finura me dió la razón hasta en lo más pueril!

A quien le guste la lealtad, la franqueza y la honradez desnudas, sin perfiles que las adornen, ni garabatos y bincos que las adulteren, tiene que reconocer que estas virtudes estaban siempre amarradas á los muelles del Pasig, cuando las necesidades del comercio no las hacían navegar por aquel mar azul que poseíamos por juro de heredad desde Legazpi.

¿Y la Patria? ¿Se sentía tan hondamente en ninguna parte como en el río? Creemos que no, porque sin duda, acostumbrados á defenderla contra los embates del mar y la furia de los baguios, que aún mejor que el trueno y el rayo retratan la cólera celeste, como bragaban más y luchaban más por salvar aquel flotante pedazo de territorio español, que conducía su vida, su porvenir, la riqueza pública y el ahorro del pobre, ¡oníau doble cariño y amor en lo que estaba en constante litigio, fluctuando entre la desgracia y el infortunio, porque es ley perdurable de la vida que se quiera más lo que más cuesta.

Creedme: junto al cuaderno de bitácora ó en las cruces de las vergas, está siempre la imagen de España satisfecha y feliz.

Sabe que allí se la ama. Allí tiene un altar y á su servicio los puños más poderosos para hacer que se la respete.

—¡Fondol!—gritó Mendiola con voz enérgica y el ancla cayó levantando surtidores de espuma, produciendo ese ruido estridente que parece una protesta burlesca de la mecánica.

Habíamos llegado á Donsol, una bahía abierta, con muchos corrales de pesca, cuyas apretadas cañas semejaban caprichosas evoluciones de antiguos piqueros; millares de luces que brillaban como luciérnagas entre la hierba dibujaban los perfiles de un pueblo de nipa en la curva playa.

Sin duda supieron los Azcune que eran la fortuna y la prosperidad de Donsol, el teniente de la Guardia civil Yebra y el oficial Juárez, que queríamos abrazarles antes de abandonar la provincia de Albay, porque momentos después del fondeo se oyeron á lo lejos músicas y versería; y á poco muchos botes repletos de hermosas «dalagas» y alegres filipinos rodearon el vapor.

Traían, como por encanto, orquesta, guirnalda, mujeres deliciosas y esa ale-



Melilla: La policía indígena del Rit desfilando ante el Rey.

gría que surge de lo bizarro, de lo impensado, de lo que halaga y no se espera. Se engalanó la toldilla con ramilletes y telas de seda, iluminóse el espacio con farolillos de papel, colocáronse medio embutidos en el entrepuente los músicos, para dejar mayor espacio á los bailarines y resonaron y se ballaron sendos «incov-incov», «salampates» y «moro-moros», esos bailes indígenas en que el toque estriba en la distinción de la dama y el arte del galán; bailes que son una mezcla de nuestra jota, y los prístinos bailes indios, que tienen algo de la calma filipina y del alegre arrebatado de la guitarra y de los cascabeles españoles.

Un monumento, tan respetable por lo menos como las Leyes de Indias ó el pacto de Rajá Matanda y el Adelantado.

A una indicación del capitán, el mayordomo, hombre pequeño, con la gorra negra encasquetada hasta el cogote, no dió paz á la mano y sacó de los insensibles secretos de la gambusa, todo género de bebidas, entreveradas de apetitosas lonjas de jamón, rojas como los labios de la mujer amada, áureas acelunadas y hasta algunos mariscos «con polainas», como gráficamente llamó á los percebes el maquinista Bruno.

Hasta que aquella magia de los ojos dejó de cautivarme, no eché de ver que la más vulgar cortesía obligaba á pedir permiso al capitán para celebrar tan ruidosa fiesta en su barco. Fui á excusarme en nombre de todos, y lo hallé junto á la luzerna de la cámara, con la boina azul sobre la oreja izquierda, sirviendo una copa de espumante refresco á hermosa dalaga, un bello capricho de terracota, que tenía fuego en los ojos, en sombra la poblela cabellera y envuelto el escultural busto en esa maravilla de encaje que se llama «candong» y constituye la invención más picarescamente

endiablada que ha podido idear el amor para cautivar á los hombres de buena voluntad.

—Capitán—o dije—, perdone usted á estos amigos míos y á mí también, si no hemos pedido permiso...

—Calle usted—dijo interrumpiéndome—, esto es agradable, muy agradable; y además tenemos tiempo, faltan á cargar algunas barcazas.

Y sonrió con singular bondad, como si le diera vergüenza que yo me excusase y tratara de ahorrármelo con una mentirijilla.

Conoció en su mirada que deseaba evitarme hasta la molestia de la súplica.

Quando yo pienso que aquel hombre tan bueno, tan joven, fuerte y ágil, todo sentimiento y abnegación, que me habló lagrimeando de dos viejos, sus padres, que aguardaban su vuelta con el ansia angustiosa con que se esperan los hijos ausentes, allá en Plencia, ese pueblo de las Vascongadas, que tiene por oficio el fabricar buenos pilotos y advertí con qué ternura recordaba la tierra nativa y á aquellos dos ancianos que querían verle por última vez para morir tranquilos, y me le represento después en Junio de 1895, en la noche del baguio, único conocedor del peligro, no pudiendo ganar la tierra que la mar embravecida le ocultaba, tras de arrancarle pedazo á pedazo su pobre embarcación, comprendo lo que sufriría aquella alma tan grande al saber que no podía salvar la gente de á bordo, tenía que dar un adiós á todas las ilusiones de su vida de trabajo, confiar al huracán el último beso para su madre y hundirse con el «Gravina», testigo tantas veces de su pericla y de su valor indomable.

A última hora, cuando el buque hecho trizas se iba á pique por momentos, algunos marineros tagalos se apoderaron

en la popa del «chinchorro», y le gritaron:

—¡Salváos, capitán! Mendiola, espíritu heroico, penetrado de su deber, contestó:

—¡Salváos vosotros! mi honor me impide abandonar el barco.

Sólo conociéndole, puede afirmarse lo que hizo: subir al puente, amarrarse en él y morir. Pudo salvarse y no quiso.

Los héroes no regatean la vida; cuando Dios se la pide, la entregan sonriendo, bendiciéndole, y su última mirada á este mundo es siempre de compasivo perdón.

Por mi parte, si estos pobres renglones llegan hasta Plencia y las lágrimas no impiden que los lean los desgraciados padres del infortunadísimo Mendiola, quiero que sepan que lloraron á su hijo cuantos le conocieron, y que su muerte fué seguida de universal luto público.

Tal vez alguien vea en todo esto un aviso de Dios, para hacernos comprender que á esos valientes marinos mercantes se les debe mayor amparo, protección y respeto del que ahora se les concede.

A aquellos marineros salvados, si alguno tuvo tal fortuna, ¿no dirán á sus hijos cómo cumplen los españoles con su deber?

Rafael Comenge.

Grandes calibres, enormes tonelajes

Preciso es confesar que la táctica naval para el empleo de las modernas unidades carece de una orientación definida y exacta.

La causa primera de esta obscuridad en que tan importante asunto permanece, es la falta de hechos prácticos en que basar las opiniones.

VÍCTOR HUGO

269

—¿A ver?
—Ahí está.

El hombre sacó de debajo de su blusa un objeto muy raro en Europa en aquella época, un revólver.

Aquel revólver era nuevo y brillante. Los dos burgueses lo examinaron.

El que parecía más entendido, y á quien el hombre de la blusa había calificado de armero, hizo funcionar el mecanismo.

Después lo pasó al otro que parecía forastero y que se mantenía de espaldas á la luz.

—¿Cuánto es?—preguntó el armero.

—Acabo de llegar de América con él—dijo el hombre de la blusa.—Algunos traen monos, cotorras y otros animales, como si los franceses fuesen unos salvajes. Yo traigo esto, que es un invento útil.

—¿Cuánto es?—repitió el armero.

—Es una pistola que hace el molinete.

—¿Cuánto es?

—Paf, primer tiro; paf, otro tiro; paf,

una granizada.

LOS TRABAJADORES DEL MAR

268

La coja les dirigió una sonrisa reservada á las personas acomodadas. Encima de la mesa había una vela.

Aquellos hombres eran realmente dos personas de posición.

—Buenos días, patrona.—dijo el que había llamado en los vidrios.—vengo por aquello.

La mujer volvió á sonreirse y salió por la puerta trasera que daba al patío del pozo.

Un momento después, abríase de nuevo la puerta trasera y en el espacio, que quedó abierto se presentó un hombre.

Este hombre usaba gorra y blusa por debajo de ésta asomaba un objeto. Tenía algunas pajas en los pliegues de su blusa, y la mirada de quien se acaba de despertar.

Adelantóse y miráronse mutuamente él y los recién llegados. El hombre de la blusa tenía tipo de desconfiado y de tuno.

—¿Sois el armero?—preguntó.

El que había llamado respondió:

—Sí, Vos seréis el Parisián.

—Llamado Peaurouge.

VÍCTOR HUGO

265

dor y postigo, el único postigo de toda la casa que tenía gozne y cerrojos, el único bastidor que tenía cristales.

Detras de esta delantera que daba á la calle, había un cuarto, compartimiento tomado del cobertizo dormitorio.

Encima de la puerta de la calle se leía esta inscripción trazada con carbón:

“Aquí hay curiosidades... La palabra estaba desde entonces en uso.

Encima de tres tablas que, formando estantería, se apoyaban en la vidriera, se veían: alguna jarra de loza sin asa; un quitasol chino con bordados de figuras y sembrado de agujeros, imposible de abrir y de cerrar, trozos informes de hierro ó de porcelana; sombreros de hombre y de mujer, abollados; tres ó cuatro conchas marinas, algunos paquetes de botones viejos de hueso y de cobre, una tabaquera con el retrato de María Antonieta y un tomo descabalado de álgebra de Boisbertrand.

Esto era la tienda.

Aquel surtido constituía las curiosidades.

BICARBONATO QUIMICAMENTE PURO DE SOSA

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 México.
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 Sabanailla, 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 Guayana, 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, Singapore, Ho Ho 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 Póo—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 Póo 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 a quienes la Compañía da alojamiento y muy cómodo trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Pasajes 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 31 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo a lo establecido en el 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 Alcedia (Mallorca); martes, cinco tarde, para Barcelona, directo.—Salidas de Barcelona: martes, cuatro tarde, para Mahón, con escalas en Alcedia 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; «Menorquina», 1.945; «Ciudad de Mahón», 910.—Dirección telegráfica: Marítima-Mahón.

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

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 a construir e instalar aparatos para transmitir y recibir sonidos a 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 cerados 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.

residente en _____ provincia de _____
 calle 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.

El mejor remedio para el estómago
 Latas económicas a 5 pts.
 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 0,5 y 1 pesetas; y las pastillas a 0,50 pesetas.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao a Sevilla

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roer, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo T. a. s., 1.493; Cabo San Marín, 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 Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 898; 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 todo el mundo por los puertos de Pasajes y Gijón.
Servicio quincenal entre Bayonne y Burdeos.—Se admite carga a 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, Maxin, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que poseen esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Gulpúcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (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; «Burik», 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; «Liberdad», 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 muscher» 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; «Amohitrit», 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 coque de calidad superior para Fundiciones y hornos Martin 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 hojalata.—CUBOS Y BAÑOS galvanizados.—LATERIA para fábricas de conservas.—ENVASES de hojalata para diversas aplicaciones.—Dirigir toda la correspondencia a

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA.—BILBAO

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

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 YBANCOS 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, tránsito, 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 Pintillos, Izquierdo y Compañía, Sociedad en comandita, de Cádiz.—Comisiones, consignaciones y tránsito.

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).

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

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

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

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

HIJOS DE G. CARRATALA, consignatario de la Compañía Valenciana de Navegación.—Representante de los guanos marca Saint de bain.—Comisiones, consignaciones y tránsito (Alicante).

MESA Y COMPAÑIA, Sociedad en comandita, exportadores de pescados salados.—Producto de la almadraza.—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.

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