

# Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.732

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Lunes 10 de Diciembre de 1905

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

## La opinión y la Marina

Palpablemente se ha visto, en la ocasión presente, que ha habido empeño decidido en que la carrera de Marina no fuese, como otras veces, á parar á manos del elemento civil. Durante varios días y resuelta la crisis política y definido el Gobierno que preside el ilustre marqués de la Vega de Armijo, la carrera de Marina ha estado vacante sin que por un instante se haya inclinado la balanza en otro sentido que el de los marinos. Esto constituye un triunfo moral que la Marina está en el caso de no perder ni desaprovechar.

Ahora más que nunca es preciso que la Marina dé pruebas de unión y de solidaridad, disponiéndose á ganar el terreno perdido, dando un alto ejemplo de prudencia y de patriotismo, ayudando resueltamente al nuevo ministro, que es un general de Cuerpo en quien resaltan cualidades sobresalientes de tacto, amor á la institución naval y gran experiencia.

Indudablemente en las actuales circunstancias, con un presupuesto muy limitado, es un verdadero sacrificio regir los destinos de la Marina, pero ese sacrificio podrá ser llevadero si todos los organismos y corporaciones de la Armada ayudan lealmente al general Jácome en su difícil y espinosa misión.

El problema de la Marina sigue en pie; no lo constituyen reformas hipotéticas á que el elemento civil es tan aficionado, sino la necesidad urgente e inapazable de ir reponiendo poco á poco, en la forma que se pueda, el material flotante. El problema de la Marina no es, no puede ser otro que el problema de los barcos.

Por consiguiente, todo lo que sea apartarse de ese objetivo es debilitarse y perder terreno que tanta falta hace para justificar ante la opinión la necesidad inmediata de reconstruir la flota. Y mientras esta necesidad apremiante no pueda ser satisfecha, todos cuantos viven dentro de la gloriosa institución naval no deben tener más que una aspiración, un anhelo, un deseo ferviente: el de ir reponiendo el material flotante que se inutilice.

Solo así la opinión pública estará al lado y ayudará á los ministros de Marina que son generales de la armada solo demostrando estos que su gestión se traduce en labor útil es como se cerrará definitivamente la puerta á las ingerencias del orden civil, que salvo honrosas excepciones, no se puede negar que han resultado completamente estériles para la Marina.

No hay que olvidar ni por un instante que la opinión pública ha de ser mucho más severa y exigente con la gestión de los ministros de Marina que son generales de la Armada, que con la de los ministros de Marina procedentes del orden civil y eso obliga á cuantos vislumbran el honroso botón de ancla á poner la vista en lo más alto que es el prestigio de la corporación y el propósito firme de no malograr los esfuerzos y los sacrificios que se hagan desde las responsabilidades del mando en favor de la Marina de Guerra.

El momento es de prueba y aun cuando el nuevo ministro le sobran condiciones, aptitud y energía suficiente para regir acertadamente la gestión de la Marina, es empeño de honor el no suscitarse dificultades allanando su camino que ciertamente no ha de ser de flores, sobre todo cuando lleguen en el Parlamento las discusiones económicas.

La Marina puede sentirse por esta vez satisfecha de la consideración que se le ha guardado en el desarrollo de la crisis, y su mayor triunfo sería el conseguir que el Sr. Alba cierre el ciclo de los ministros civiles de marina y sea el último que con carácter de político haya regido la Armada.

El camino que se abre ahora á la Marina de guerra es de prueba y es preciso que lo salve marchando siempre de acuerdo con la opinión que no se opone á los barcos sino á los exclusivismos y reformas fantásticas. La Marina debe vivir en la realidad, establecer relaciones armónicas con los otros organismos públicos, salir del aislamiento en que se encuentra y para ello no tiene que hacer otra cosa sino concentrar todos sus anhelos en una sola aspiración: barcos, barcos y barcos.

MARINA DE GUERRA

## Los maquinistas de la Armada norteamericanos

La Marina militar americana tuvo su origen en una guerra sostenida contra Inglaterra para emanciparse de su tutela. Barcos y tripulantes pasaron del orden civil al militar por un simple decreto del Gobierno revolucionario.

En aquellas circunstancias no era posible emplear otro procedimiento. Con la aparición del primer buque de vapor en los comienzos del siglo XIX ensayó á sentirse en la Armada federal la necesidad de un cuerpo especial que se encargase del cuidado y manejo de las máquinas, pero hasta 1842 no se acordó la creación del cuerpo de maquinistas navales que se ha venido nutriendo hasta 1871 con arreglo á los principios establecidos en aquella época por el Congreso.

En 1845 se fundó la Academia naval con el exclusivo objeto de mejorar las condiciones profesionales de los oficiales ejecutivos, allí llamados de línea. Nueva años después, ó sea en 1854, comprendiendo los americanos que era absolutamente necesario hacer con los oficiales de máquina lo mismo que se había hecho con los de cubierta, establecieron la enseñanza de los maquinistas en la misma escuela naval, formando dos agrupaciones: la de los aspirantes á guardias marinas, de donde habían de salir con el tiempo los oficiales ejecutivos, llamados entre nosotros del cuerpo general, y la de los aspirantes á maquinistas que en lo sucesivo habrán de nutrir el cuerpo de ingenieros de máquinas, tomando esta palabra en el sentido en que se emplea fuera de España.

Hasta 1873 los maquinistas necesitaban cuatro años de estudios para hacerse oficiales, pero en esta época se ampararon á seis; los cuatro primeros en la Academia y los dos últimos en los barcos. La verdadera razón que tuvo el Gobierno americano para retrasar la salida á oficiales de los cadetes maquinistas, fué alentar el mal que resultaba para la Marina, de que la Academia produjese más maquinistas que los que necesitaban los barcos.

Durante diez y ocho años los aspirantes á oficiales de máquina y los aspirantes á oficiales de cubierta, formaban dos líneas paralelas y, por lo tanto, no se podían encontrar; pero en 1882 se decretó la fusión y todos quedaron convertidos en cadetes navales. Esto duro hasta 1889 en que una ley dispuso que al terminar el tercer año los aspirantes fuesen divididos en dos grupos, consiguientemente, en el mismo en tierra que en la mar al estudio de las materias que más interés habían de tener para ellos en su condición futura de oficiales de línea ó de oficiales de máquina y desde 1889 la fusión es un hecho — X.

MARINOS ILUSTRES

## García de Paadín y Villavicencio (Don José)

Natural de Barcelona. Sentó plaza de guardia marina el 1.º de Mayo de 1812. Asignado á alférez de fragata el 17 de Noviembre de 1817, y alférez de navío el 14 de Julio de 1825.

Terminados sus estudios en la Academia embarcó el 15 de Junio de 1816 en la fragata «Savina», en la que salió de Cádiz escoltando un convoy de tropas para Veracruz el 5 de Junio de 1817, en cuyo puerto entró el 4 de Abril siguiente después de haber tocado en Puerto Rico y la Habana. Salió de Veracruz en persecución de la esquadrilla del insurgente Mina á principios de Mayo, logrando quemar la fragata «Cleopatra» y hacer dar en la costa al bergantín «Neptuno», regresando enseguida á Tampico para conducir caudales á Veracruz, de donde salió el 17 de Julio para la Habana, y de este puerto el 2 de Septiembre con caudales y frutos para Cádiz, donde fondó el 15 de Octubre siguiente. Por el mérito que contrajo en el Soto de la Marina, le acordó el virrey de Nueva España y aprobó S. M. un escudo distinción con el mote

«Al importante servicio del Soto de la Marina»

y el ascenso inmediato á oficial.

El 19 de Octubre de 1818 embarcó aún en la fragata «Savina» salió para Veracruz y la Habana, de donde regresó el 9 de Abril de 1819 y el 19 de Mayo trasbordó á la titulada «Minerva» y el 20 de Agosto al bergantín goleta «Tránsito». Ocupada la ciudad de San Fernando y el arsenal de la Carraca por las tropas del general Quiroga, se fugó del Arsenal el 20 de Marzo de 1820 se presentó en Cádiz, donde fué destinado á la corbeta «Aretusa» el día 25, en la que salió para Costa Firme el 11 de Noviembre, regresando á Cádiz el 14 de Mayo de 1821. El 9 de Junio salió á cruzar por los Cabos de San Vicente, regresando al mes. El 3 de Septiembre trasbordó al bergantín «Jacinta», en el que practicó varios crucesos los meses de Septiembre, Octubre y Noviembre.

En Mayo de 1822 salió para Vigo, y el 11 de Agosto siguiente para la Habana, en cuyo puerto trasbordó el 24 de Enero de 1823 á la corbeta «Diana», en que regresó á Cádiz el 21 de Marzo, trasbordando al bergantín «Aguiles» el 14 de Mayo, y el 31 de Octubre desembarcó para usar de real licencia en Córdoba á fin de atender al restablecimiento de su salud, la cual tuvo que ser prorrogada.

El 27 de Enero de 1825 se presentó en el Departamento de Cádiz, siendo embarcado en el bergantín «Diligente» el 25 de Abril. El 9 de Mayo salió escoltando un convoy, regresando á los pocos días. El 6 de Julio trasbordó al nombrado «Jacinta», en el que salió para el Mediterráneo el 11 de Agosto, volvió á Cádiz para emprender viaje á Levante, fundeando en Algeciras. Allí bajó á tierra en comisión del servicio, y habiendo sobrevenido un temporal que obligó á su buque á dar la vela por el Mediterráneo, quedó en tierra con el bote. Embarcó en el bergantín «Jason», en el que llegó á Cádiz el 18 de Diciembre. El 23 de Enero de 1826 trasbordó al «Jacinta», en el que salió á la mar varias veces hasta el 11 de Julio que pasó con real licencia á la corte.

El 23 de Abril de 1827 se le mandó presentarse al Excmo. Sr. Ministro de Marina á recibir instrucciones para pasar á la Habana conduciendo la correspondencia de oficio y en 24 de Mayo salió para dicha comisión á embarcarse en Burdeos, presen-

tándose en la Corte en Octubre del mismo año, después de cumplida su comisión.

A principios de 1828 le confirió idéntica comisión y en cumplimiento de ella embarcó en Cádiz en un buque mercante, en el que salió para la Habana llevando pliegos del real servicio suponiéndole que pereció en el naufragio que experimentó dicho buque, por lo que fué dado de baja en las listas de la Armada.

CAMILO RIQUER Y ZABRICOE.

PERSPECTIVAS

## Ficciones y realidades

Mientras las personas graves y machuchas se dedican á los problemas hondos de la vida, la gente menuda empieza ya agitarse y bulir ante la proximidad de las pasadas de Navidad.

Percíbese ya el rumor destemplado de tambores infantiles. En los barrios extremos, los chicos organizan bandadas callejeras que con el estrépito por norma, van de arriba á bajo y viceversa produciendo un ruido infernal.

Al propio tiempo en los hogares tranquilos donde hay pequeñuelos se bajan de la buardilla los cajones vieustos que contienen en su seno las maravillas de la creación: valies y montañas de corcho, arroyos de cristal, puentes y casas de cartón, reñales y pastores de barro cocido ó de madera pintada y la tradicional estrella de rabo, de hojita para.

¿Quién no se ha extasiado alguna vez con los «cañoncillos»? La fantasía infantil da realidad á aquellas ficciones, y parece propiamente que aquellos borreguiles se deslizarán en rama, pacen la yerba artificial hecha con serrín pintado de verde; y que aquellas casitas bonitas con un número de ventan por sus chimeneas de cartón.

Pero esos cuadros son de mentijillas. La extensa tapia de una habitación desocupada al efecto, y cubierta con un lienzo pintado de azul para las perspectivas campestres, no refleja el anchuroso espacio; es una decoración algo ordinaria, en que la fantasía suplía las realidades del ambiente y aquellas nubes y aquellos verdoros que para los niños tienen todas las apariencias de la verdad no son para la gente madura otra cosa que ficciones groseras.

Lo más malo de todo es que el convencimiento de esa ficción lleva aparejada una triste realidad, la que no pasa el tiempo en balde, la de que los niños se hacen hombres y cada ilusión que pierden es una decepción que siembran, y cada desengaño que brota es un egoísmo que fructifica.

El egoísmo es la característica de la edad madura. Cuando se pelean canas ó se luce una calva respetable, los «cañoncillos» de corcho y de cartón encoc. En ya no dicen nada á la imaginación, y aquellos vieustos carecen de realidad; y las ovejas no inspiran otra cosa que tristeza al comprender que son pedruzcos de barro mal cocido por los que hemos tenido que dar monedas de buena y legítima plata.

Las pasadas de Navidad se aproximan y con ellas el pavo tradicional, esa ave poco fina, de proporciones antieéticas, símbolo de glotonería. ¡Obrar pavo! Desistiendo al sacrificio, van de acá para allá, de unas manos en otras, siempre esperando el instante fatal de que se les reuerza el pescuezo, instante que solo llega después de una dolorosa y cruel peregrinación.

¿Cuántas decepciones implica el pavo! Muchos ciudadanos pacíficos que se creían seguros quizás se les escape de entre las manos; en cambio, otros más atorrnados que no pensaban comercio se les ha entrado de rondón y por anticipado por las puertas.

¡Pavos y dinero! Esa es la aspiración de muchos y la realidad de pocos. La lotería de Noche buena mantiene la ilusión de los grandes, como los «cañoncillos» de corcho y de cartón sostienen la ilusión de los chicos.

«ero la triste realidad se impondrá á unos y á otros, á chicos y á grandes, cuando pasen las festividades próximas, las pasadas inmediatas; cuando venga el año nuevo con su eterno y terrible lema: «¡Fu nuevo, vida nueva!».

¿Por que no habían de perdurar constantemente las ilusiones de la infancia? ¿Por que los nacimientos, los tambores, las zambombas y los estrépitos no han de tener siempre la misma eficacia?

Abel Imart.

## La prudencia yanqui

Es bien cierto, y el reciente mensaje de Roosevelt al Parlamento norteamericano lo demuestra, que cuando uno no quiere, dos no rinen.

El conflicto yanqui japonés deja de existir porque los norteamericanos ceden y bien claro se ve que si ceden es... por prudencia, que es conclusión esencialmente política.

Pero de esto se deduce que las primeras víctimas de la preponderancia japonesa van á ser los norteamericanos á quienes no puede ocultárselos, antes bien, aun temido que adviniere con el natural sobresalto que los nipones, dueños nominales del Pacífico aspiran á ser señores efectivos en dicho mar.

La corriente comercial que se determina en ese sentido es enorme, y los japoneses quieren, y como son fuertes, pueden, monopolizar; arrebatando á los norteamericanos una de sus ilusiones más acorraladas. El Japón preside toda la inmensa cuenca oriental del mar Pacífico, está á la vista de esa dilatada llanura líquida por donde circula el comercio universal, ó ligaterra que mantiene un tráfico muy activo con los pueblos de la India y que además tiene una vista de aguija, ha sabido con tiempo ponerse á bien con el imperio del sol naciente, que es hoy su más íntimo aliado.

Toda la flota comercial que ha de hacer el tráfico mercantil del mar Pacífico va á ser japonesa y adquirida con dinero inglés. Los Estados Unidos, que son un pueblo poderoso, carecen de medios para impedir la supremacía comercial de los japoneses en el mar Pacífico.

La influencia decisiva que en el Oriente tiene ya el poderío militar y marítimo del Japón, se refleja ya de un modo directo en las consecuencias que determinan la inferioridad norteamericana en el Comercio del

Pacífico; y bien dolorosamente los Estados Unidos ceden, y no sólo ceden, sino que soportan el lenguaje agresivo de los japoneses que convencidos de su fuerza no tienen el menor reparo en mortificar el amor propio yanqui.

La superioridad militar y naval del Japón respecto de los Estados Unidos, es evidente y resulta palpable de la comparación respectiva de los núcleos de combate de una y otra Nación, estando agravada la inferioridad norteamericana por el istmo de Panamá. Antes de que la actividad yanqui corte esa lengua de tierra y convierta el istmo en Canal, los japoneses habrán duplicado su actual y ya enorme poder naval y habrán elevado la cuantía de su Ejército á la cifra verdaderamente sensacional de hombres 750.000.

Compréndese, pues, que el mensaje del presidente de los Estados Unidos mister Roosevelt á las Cámaras norteamericanas, está inspirado respecto á las relaciones con el Japón, en un tono altamente conciliador, que aleja visiblemente la posibilidad de un *casus belli*. No hay el menor temor á que los Estados Unidos vayan á la guerra con los japoneses. Cuando uno no quiere, dos no rinen.

Para renir necesitarían muchas cosas los yanquis, entre otras de menor importancia, poder artillar y defender convenientemente los puntos estratégicos de la extensa costa californiana; amparar con una numerosa, fuerte y rápida Escuadra, sus estaciones carboneras del Pacífico; y que esa flota de guerra pudiera mantenerse en constante disponibilidad y permanentemente en las aguas del Pacífico.

Eso, se ha visto ya, no puede suceder mientras el Canal de Panamá no se termine, porque los elementos indispensables para el reposteo y mantenimiento de la Escuadra norteamericana del Pacífico, tienen que doblar el cabo de Hornos antes de ser eficientes, y el Japón no da lugar á que transcurra tanto tiempo.

Está muy justificada, por consiguiente, la prudencia yanqui, y bien castigados en su orgullo están los Estados Unidos, cuya altanería cuando el conflicto hispanoamericano contrasta notablemente con la extraordinaria humildad y sumisión de ahora en el conflicto yanqui japonés.

El Japón es ahora el que exige, el que impone, el que chilla. Los Estados Unidos, los que callan, los que aguantan, los que soportan. ¡Bien cansados están en su amor propio!

## DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

Barca zozobrada.—Dos víctimas.—Vapor y goleta en peligró

Vicero 9

Del pueblito de Chilero venían en una barca cinco carabineros y tres paisanos, á cansa de un violento temporal volco la embarcación cayendo todo al mar y pereciendo ahogados dos de los paisanos.

El resto de los tripulantes fueron salvados por varias traineras que acudieron en auxilio de los naufragos.

Los ahogados llámanse Emiliano Carro y Antonio Cuar, y su muerte ha causado vivísima impresión, pues gozaban de las generales simpatías de todos sus paisanos.

El temporal arrecia más y por este motivo un vapor de gran porte y una goleta italiana que se ven á unas seis millas de la costa entre vares y Luarca han sufrido grandes averías y piden auxilio, desde e los hacen señales diciendo que corren gran peligro.

Hasta año á no se sabe el resultado de la situación de estos dos barcos.

Reunión de salineros

Cádiz 9.

Se han reunido en la Cámara de Comercio y bajo la presidencia de D. Joaquín Rodríguez Guerra los dueños de las salinas de esta comarca.

Se dió cuenta en la reunión de las gestiones realizadas en Madrid contra el monopolio por el Sr. Martínez Pintos (D. Sebastian), y se acordó ratificar la representación en Madrid al baron de Sotrustegui para que siga defendiendo los intereses de estos salineros y para que forme una sociedad de resistencia y unión contra el monopolio.

## El general Jácome

El nuevo ministro de Marina, contralmirante Jácome, marqués del Real Tesoro es uno de nuestros más distinguidos generales de Marina, habiendo ascendido á su actual empleo, en el que ocupa el número 3 hace mas de tres años.

Ingresó en 1857 en el Colegio naval, siendo el primero en la Marina que hizo sus estudios en año y medio en vez de tres años, por haberse examinado y sido aprobado en tres semestres.

Ha cumplido todas sus condiciones de embarco en buques de tercera situación, ó sea de los que están en constante servicio, habiendo navegado mucho y tomado parte en la guerra de Africa y expedición á Méjico, guerra del Pacífico, Santo Domingo y Cuba, perteneciendo á la Escuadra que bloqueó á Cartagena, batallando con la cantonal en aguas de aquella Plaza, y por último, tomó también parte en las operaciones de Melilla en 1833.

Por sus excelentes servicios es benemérito de la Patria, estando en posesión de las cruces de la Marina ó Isabel la Católica, Mérito militar y naval rojas y blancas de diferentes clases, encomienda de número de Isabel la Católica y grandes cruces de San Hermenegildo y Mérito Naval, adornando también su pecho entre otras condecoraciones extranjeras las de la Legión de Honor

de Francia, de la corona de Italia, Santa Ana de Rusia y gran cruz de San Benito de Avis de Portugal.

Ha sido segundo comandante de varios buques y mandado el cañonero «Activo», crucero «Ulloa», fragata «Gerona» y crucero «Alfonso XII», ejerciendo además interinamente otros varios mandos.

En su brillante carrera ha desempeñado con gran inteligencia, entre otros cargos, los de capitán de Puerto de Manila, Cádiz y Sevilla, jefe de armamento y comandante general del Arsenal de la Cañaca y en su empleo de contralmirante ha sido dos veces vocal del Centro Consultivo, capitán general del departamento del Ferrol, presidente de la Junta Central de Prácticas y últimamente consejero del Supremo de Guerra y Marina.

Su amor al servicio y al trabajo le permitieron distinguirse en comisiones y obras de carácter extraordinario, y ya de teniente de navío y en colaboración con el de igual clase D. Ramón Auñón, escribió la obra titulada *Manual del Marinero y Contramaestre* en la que se expresan las obligaciones de los individuos de marinería y tropa, así como de todas las clases de contramaestres, condestables, maquinistas.

En 1882 siendo teniente de navío de primera clase, habiendo sido nombrado de la Junta encargada de constituir en la corte el Centro Militar del Ejército y Armada sobre el que existían á la sazón ciertos recelos de que pudiera engendrarse un germen de indisciplina, pronunció un notable discurso para combatir semejante hipótesis; indicando todos los beneficios que para fines tan laudables podrían alcanzarse, tanto respecto al fomento de la cultura de los asociados, cuanto por lo mucho que podrían influir en mejorar la situación económica de las clases militares, tan necesitadas de protección por lo escasos que resultan los sueldos en relación con lo mucho que actualmente cuesta satisfacer las más apremiantes necesidades de la vida.

Con este importante objeto, propuso entre otras medidas, la creación de las sociedades cooperativas militares, á semejanza de las que existen en el extranjero; y la idea tuvo tan unánime aceptación y aplauso, que desde luego se le comisionó para que redactase una Memoria y proyecto de Reglamento lo que determinó que se formaran entonces en cada Departamento marítimo una de dichas sociedades, constituyéndose después otras en diversas localidades que funcionan con gran beneficio de los interesados.

Encargado del mando del crucero «Don Antonio Ulloa» desde el principio de su construcción, escribió una Memoria con un estudio comparativo de sus máquinas y las del «Colón», como consecuencia de la cual se corrigieron muchos defectos de que adolecían las del primero; alcanzando tal perfección el buque en todos sus detalles y servicios, mereció á sus desvelos que llamó la atención en todas partes.

Merece citarse un hecho que revela su gran tate político, y es que al hacerse cargo de la Capitanía del puerto de Manila había pendiente un recurso de la Cámara de Comercio de dicha ciudad al Gobernador general en queja de dicha dependencia, por considerarse elevadas las tarifas de práctica, lo que le decidió á escribir una Memoria en que probó todo lo contrario redactando un nuevo reglamento, en el cual, elevando aquel arancel, introdujo importantes modificaciones como eran entre otras la de formar un fondo de reserva para responder los prácticos de las averías que culpablemente tuviesen los buques que hubiesen pilotado; que se proveyese de una embarcación de vapor para facilitar el servicio de los mismos prácticos; que éstos estuvieran bien uniformados, que no lo estaban, etc., etc.

Aparte de esto consiguió de la Junta de obras del Puerto, que no habiendo medio de comunicar de noche con los buques de bahía, se estableciesen señales eléctricas, ampliando el cuadro que había para los días á fin de poder anunciar á toda hora la proximidad y marcha de los huracanes; promovió la habilitación de un fuso á fin de que hubiera mayor desahogo para el amarre de los barcos de cabotaje, como asimismo que un pequeño faro eléctrico existente y sin aplicación en obras públicas se instalase en la bahía, en el bajo de San Nicolás; consiguió por sus gestiones la construcción de un edificio anexo de la Capitanía del puerto, para mayor comodidad en el servicio de la misma; y con estas y otras iniciativas los navieros y la Cámara de Comercio, se mostraron muy satisfechos, trocándose el anterior desacuerdo en una estrecha y beneficiosa armonía.

Bajo su dirección se instaló en el crucero «Alfonso XII» por cuenta del fondo económico y con el personal de á bordo, el alumbrado eléctrico en todo el buque, cuyo coste no excedió de unas 6.000 pesetas siendo así que según los presupuestos formulados por los fabricantes, ninguno lo hubiera verificado por menos de 30.000, obteniendo tan importante economía, no ya solo por no tener que pagar dietas á un ingeniero y á sus correspondientes operarios, sino porque á excepción de los caudaleros de las cámaras, todos los demás aparatos como caudaleros de camarotes, faroles, bombillas, instalaciones de paneles, focos de trabajo etcétera, todo se construyó abordo, copiándolo de los modelos de fabrica, dándose las gracias de Real orden por tan importantes servicios.

También por cuenta del fondo económico del buque y con el auxilio de su personal, se instaló á bordo del mismo crucero un aparato de su invención, que tituló «sifón-bomba», que permitía hacer la aguada en la tercera parte del tiempo que se empleaba con la bomba que practicaba este servicio y

con solo un hombre, en vez de ocho para dos relevos de aquella.

Este aparato ofrece mayores ventajas que otro alguno, pues aunque se emplease cualquiera de esas modernas y perfeccionadas bombas de vapor ó eléctricas, unas y otras necesitan tener acumulada vapor ó electricidad y este exige enochar previamente unacaldarata; por lo que á la vez que es más rápido, resulta el sifón bomba más económico, por cuyos motivos fué declarado este aparato reglamentario en los buques de la Armada por Real orden de 22 de Junio de 1890.

Durante el mando de dicho crucero, se le comisionó para que en representación de la Marina, formase parte de la embajada extraordinaria que á las órdenes del Duque de Alba fué á San Petersburgo en 1894, á los funerales de S. M. el emperador de Rusia Alejandro III.

Durante el tiempo que desempeñó la Capitanía del puerto de Cádiz, reglamentó el servicio de vigilancia nocturna para la guardia en el puerto de las embarcaciones menores mercantes, como así mismo el servicio de conducción á tierra de los pasajeros, organizando que los que lo quisieran y pagando con arreglo á una determinada tarifa pudieran ser conducidos en vapores destinados al efecto, sin verse obligados, como venía sucediendo, á tener que ser transportados á tierra precisamente en botes de pasaje con las molestias consiguientes.

Por sus gestiones en Obras públicas, consiguió la modificación de la distribución interior del edificio de la Capitanía que era en extremo deficiente, como asimismo que se pusieran barandas en las escalas de los muelles para evitar las desgracias que ocurrían en noches oscuras por falta de aquellas: teniendo así mismo otras mejoras en estudio, muy provechosas para el servicio público, con cuyas iniciativas consiguió captarse el aprecio general, hasta el punto de que habiéndose dispuesto cesara en el destino con motivo de su ascenso á capitán de navio de primera clase, cuando sólo llevaba trece meses desempeñándolo, la Cámara de Comercio de Cádiz elevó una moción á la Superioridad, en súplica de que continuase en el cargo hasta cumplir los dos años de duración reglamentaria del mismo.

Siendo jefe de Armamentos del Arsenal de la Carraca y teniendo en cuenta que dadas las probabilidades que se advertían de declaración de guerra con los Estados Unidos, caso de estallar esta sería en extremo conveniente contar con rápidos elementos de comunicación, propuso á la Superioridad la instalación de un teléfono desde la Capitanía general hasta la Capitanía de puerto de Cádiz; y utilizando una estación sin aplicación que se habían extraído de un dragado hecho en los caños, se llevó á cabo la obra bajo su personal dirección, con unos cuantos soldados y marineros del Arsenal, quedando así en comunicación directa la Capitanía general y el Arsenal, con las autoridades de Cádiz y con todos los abonados de la red telefónica de esa ciudad, cuya importante mejora se realizó con el insignificante gasto de unas 800 pesetas ó sea menos de la tercera ó cuarta parte de lo que habiéndose ostado empleando el procedimiento de subasta.

En 1898 le comisionó el Gobierno para que utilizando los trabajos que privadamente tenía ya hechos, redactase un proyecto de ordenanzas de Arsenales dándosele después las gracias en nombre de S. M. y significándole el agrado con que había visto la laboriosidad, ilustración é inteligencia demostrada en tan difícil misión.

Esta comisionó el desempeño con muy escrupulosa minuciosidad, estudiando detenidamente los asuntos y consultando con las personas más competentes en cada caso, huyendo así de toda clase de estímulos de amor propio y de eguismos de Corporación, empleando más de un año en tan incasantes y rudos trabajos, que le produjeron á su terminación una afección cerebral de que á su terminación se encuentra ya afortunadamente restablecido.

Por propia iniciativa presentó en 1900 un reglamento para la contratación de servicios en la Marina, en el cual, aceptándose todo lo legislado por los Ministerios de Guerra y Fomento, que podía considerarse como un adelanto sobre esta materia, se incluían también ciertos procedimientos, que llenando esta última condición, se han establecido en otras naciones; como son los proveedores de la Marina y del Ejército, los cuales una vez cumplidos determinados requisitos en atención al crédito que representan sus establecimientos, se les releva de los trámites de garantía ó depósitos, facilitando así

la inteligencia directa con los mismos, con beneficio de la mayor economía para el Erario.

Habiéndose hecho cargo de la comandancia de Marina de Sevilla meses después del abordaje ocurrido en 1896 en el río Guadalquivir entre los vapores «Río de Oro» y «Azuafarache», que produjo la ida á pique de este último, abogándose oracido número de personas, practicó un minucioso reconocimiento, y con los antecedentes adquiridos escribió una Memoria explicando las dificultades que ofrecía la navegación de aquél río, y la imperiosa necesidad de establecer señales de día y de noche, que lo á los buques que remontaban el río, la existencia de los que marchaban á su encuentro, sistema adoptado ya en todo el país civilizado, y sobre dicha base redactó un reglamento determinando las reglas que debían observar los buques para seguridad de la navegación, el cual fué aprobado de Real orden en 1902.

Como ponente del Centro Consultivo de la Armada, elevó á la superioridad en el mes de Septiembre último un proyecto de organización interior á bordo de los buques de la Armada, sirviéndole de base otro presentado por el capitán de fragata D. José Chacón, en el cual introdujo, entre otras, la importante modificación de un plan completo referente á procurar la más perfecta instrucción militar y educación del marino y el soldado, empleando entre otros recursos el de organizar el estímulo, basado en la mayor consideración que obtengan los que sean esclavos de su deber, al objeto de conseguir tanto la mayor solidez en la disciplina cuanto que los interesados disfruten en el servicio de esa satisfacción interior tan recomendada por las ordenanzas; y que es evidentemente el más poderoso sostén de aquella.

Por último con el título de «Indicaciones sobre el mando militar, dirigidas á los que empiezan á ejercerlo», acaba de publicar un interesante folleto sobre tan trascendental materia, cuyas doctrinas pueden ser altamente provechosas para facilitar y hacer más viable en su día el servicio militar obligatorio, dadas las condiciones de mayor ilustración de parte del personal que ha de ingresar en el mismo, y otras múltiples razones que por su evidencia no ha menester señalarlas, cuyo trabajo sumamente elogiado por la prensa periódica ha valido muchos plácemes á su distinguido autor el marqués del Real Tesoro.

Todos estos servicios prestados á la Marina en diversos mandos de buques y destinos, revelan una gran aplicación y espíritu de trabajo, condiciones que unidas á las demás relevantes que posee el contratante Jacome, hacen esperar que en el desempeño del Ministerio de Marina también dejó beneficiosa huella de su paso.

### EXTRANJERO

#### EL SHAH DE PERSIA

Informes de Teherán dicen que en aquella población han circulado rumores dando por cierta la muerte del Shah.

El Príncipe heredero habrá llegado hoy á Teherán.

#### LOS OBISPOS FRAJESSES

Obedeciendo las indicaciones del Papa, los arzobispos de Tolosa y de Burdeos han retirado, por aviso urgente, la autorización á los sacerdotes de sus diócesis para someterse á la declaración de la ley de 1881.

Del 7 al 13 de Enero de 1907 se celebrará en Burdeos una nueva asamblea de obispos.

#### PROYECTO DE CASAMENTO

Anuncian desde Milán que el duque de los Abruzzos, primo del rey de Italia, contraerá en breve matrimonio con la hija del rey rey de Servia.

#### DISTURBIOS EN CHINA

Comunican de Saughay con fecha 8 del corriente mes, que disturbios fomentados por una Sociedad secreta han estallado en la frontera á Kiang-si y Hounan. Los amotinados enarbolan banderas blancas, llevando inscripciones amenazadoras hacia los extranjeros.

El gobernador de Kiang si envía tropas.

#### DE ACTUALIDAD

### Las Capitanías generales

Grande era la especotación que existía el viernes por saberse que el general Ochoando iba á interponer al Gobierno sobre la tan debatida cuestión de proveer las dos vacantes de capitán general que existen en la actualidad y desconocerse por la gran mayoría del

público la forma en que habría de haberlo. Terminada la sesión del Senado eran muchísimos y muy gratos la gestión del ilustre general, los comentarios del elemento militar, y no solo se aplaudía con entusiasmo la actitud adoptada, sino que era vivísima la satisfacción por las demostraciones concluyentes hechas de la necesidad de que se cumpliera la ley en todas sus partes y los paralelos establecidos en dicha interposición entre las perpetuas amortizaciones que las escuelas del Ejército, y especialmente la de oficiales generales, han venido sufriendo con toda regularidad por un espíritu de ahorro inverosímil, mientras se despidían sumas importantes en el pago de cesantías á ministros que fueron de la Corona.

Y con muy buen acuerdo, con un espíritu de justicia de que nunca el Ejército podrá mostrar suficientemente su agradecimiento y con un valor cívico inmenso el digno director general de Carabineros pide al Gobierno lleve á la Cámara una lista de los ministros que desde la mayoría de edad de D. Alfonso XIII han jurado el cargo para allí demostrar con datos incontrovertibles, con la abrumadora fuerza de los hechos traducidos en números, ante la representación nacional, la injusticia que se comete con el Ejército, amortizando esa dos capitales generales y cómo en cambio se conceden pensiones á señores que no solamente no prestaron al país los servicios que en sus hojas cuentan los veteranos y pundoneros generales que aspiran á la suprema gerarquía de la milicia, sino que tal vez fueron perjudiciales y solo pusieron su vista al aceptar por veinticuatro horas una cartera, en la pingüe cesantía que entró; las estatuas de la lontananza entreveían.

Esa relación pedida por el general Ochoando será más eficaz, más contundente, más expresiva que cuantas razones, cuantos argumentos pudieran exponerse á favor de la provisión de esas dos vacantes. Y bueno será recordar á nuestros lectores algunos de los conceptos emitidos por el dicho señor general en su discurso pronunciado el 17 de Noviembre en la misma Cámara.

Después de demostrar que existían diferencias generales en condiciones de ascenso, hacia un estudio comparativo de las tres entidades Ejército, Clero y Nobleza, fijando bajo el aspecto de su proporción numérica en el Senado.

Después de tal estudio que el número de señores representantes del Ejército y la Armada (que tienen intereses casi siempre que defender) ha ido disminuyendo continuamente pues desde que el Sr. Canovas nombró después de la construcción el año 1877 el Senado Vitalicio, formando este con el electivo un total de 25 representantes de la fuerza armada, 13 del Clero, y 34 grandes de España hasta las Cortes de 1903 en que componen parte del Senado 18 de Ejército, 17 del Clero y 88 de la Nobleza existe un fuerte desproporción, con perjuicio evidenciado de los grandes intereses que el Ejército tiene perfecto derecho de defender ante la representación nacional, desproporción que aumentaría, perjudicando notablemente á la milicia, si fueran amortizadas esas dos plazas de capitán general que sin cubrir existen hoy.

Pero aun hay más; en el estado que acompaño al discurso pronunciado «existen las pruebas materiales, intangibles, de la continua amortización que en todo el siglo han venido sufriendo las escuelas de oficiales generales del Ejército, pues desde once capitales generales que en 1817 existían, han venido á quedar reducidos á cuatro y aun se pretenden que sólo sean dos los que disfruten del supremo empleo.

Y no puede servir de argumento, á tal reducción, la pobreza actual de nuestro Ejército en tiempo de paz, pué como dijo perfectamente el Sr. Ochoando: el Ejército en pie de paz, sirve para organizarle en pie de guerra y nosotros hemos tenido y tenemos yernos obligados á levantar Ejércitos, no de 80, sino de 300 y 400.000 hombres, y á este es al que deben responder las plantillas de todas las escuelas; de otro modo, nos veríamos precisados en momentos determinados, precisos, en malas condiciones por la escasez de tiempo, á improvisar generales, jefes y oficiales y esto ya sabemos todos que no puede ni debe ser.

El militar se hace en la escuela del servicio diario, pero no nace como el poeta.

En resumen, los militares no escasean las alabanzas al digno general Ochoando, y esperando mucho de su gestión, muestran gran impaciencia por conocer pronto el término de este debate, creyéndole altamente favorable á los intereses del Ejército y á la defensa de sus prerrogativas.

Tales eran las corrientes de opinión que en todas las conversaciones se reflejaban y que yo me complazo en hacer conocer en esta sección á los compañeros que no se hallan al tanto de tan importantísima interrelación

E. C. N.

### MARRUECOS

Dicen desde Tánger que el jalifa del Raisuli, Ben Mansur, que había sido destituido ha regresado con una escolta á Tánger, visitando á Mohamed Torres y notificándole su pretensión de asumir nuevamente el puesto de jalifa.

Esta acompañada con la llegada de Ben Mansur, ha desembarcado el almirante Touchard.

El hecho de haber vuelto á recobrar la representación del Raisuli, Ben Mansur, ha causado gran alarma entre los europeos por haber sido este el que paralizó el funcionamiento de la fábrica española de luz eléctrica y dejó á Tánger á oscuras durante una noche.

### TEATRO REAL

Por indisposición de la Señora Parsi, acometida repentinamente de una total afonía, se encargó anoche de la parte de Ortruda en la ópera Lohengrin, nuestra gentil compatriota Concepción Dahalandz que tantos triunfos ha sabido conquistar en esta obra, como en todas las que toma parte, del exigente público madrileño.

Frescos están aún los laureles que la Dahalandz y Matilde de Lerma supieron alcanzar en el gran dúo del acto segundo, número de ejecución difícilísima que se obligaba á repetir siempre en medio de atronadores aplausos, y que no se ha vuelto á repetir desde entonces.

Es imposible poder reunir una compenetración tan perfecta como la que resultaba entre tan notables y distinguidas cantantes. Anotó al escuchar á Concha Dahalandz y á la Passini, no podíamos menos de acordarnos de aquella época que sin ser lejana, debió en nuestro pensamiento multitud de recuerdos agradables.

Concha Dahalandz ha ganado muchísimo en todo.

Si hermosa figura teatral ha adquirido cierta severidad arrogante y distinguida que la coloca en la suprema gerarquía de la belleza.

Su voz siempre fresca, aterciopelada y vibrante ha engrandecido muchísimo; y su gran arte y flexibilidad escénica puestas al servicio de un talento clarísimo completan á un artista de primer orden.

Cuanto digamos sería pequeño reflejo de nuestras agradables impresiones oyéndola anoche cantar la Ortruda con tan gran lujo de facultades.

Desde el primer momento cautivó su soberbia belleza al público. En el segundo acto como de modo magistral el dúo con el barítono y la invocación á Satan, valiéndose la muy nutridos aplausos, los que se convirtieron en verdadera ovación al terminar el famoso dúo con la tiple, recibiendo el honor de ser llamada á escena, lo mismo que el final del acto varias veces.

La señora Passini estuvo admirable, cantando toda la obra con gran afinación y arte, haciendo una Elsa ideal. Lo mismo que el día de su debut con esta obra, recibió vivo testimonio de la admiración del público.

Nada hay que decir del tenor Vinas, que canta esta ópera como nadie, y ha llegado á ser la más completa y acabada personificación del caballero del Cisne.

Muchos y merecidos aplausos premiaron su brillante labor, haciéndole repetir en español el famoso «reconto» del último acto.

El bajo Sr. Rossato hizo y cantó de modo magistral su parte de Ray de Alemania y el barítono Sr. Cabello, artista excelente de facultades, hizo un Heraldo admirable. El barítono Pacini fué también muy aplaudido.

Los coros estuvieron mejor que el primer día, y la orquesta supo responder á la acertada é inteligente dirección del maestro Mascheroni que llevó la obra con singular acierto.

En resumen, un Lohengrin que dejó satisfecho á la casi totalidad del público.

JAQUESÁN

### CUENTO

## Triste fin de una familia

En un pueblo cercano á Bilbao vivía una familia con dos hijos llamados Luis y Carlos.

Luis sentía ansias de salir de su patria para buscar fortuna, y decidió marcharse á Chile á ver si en aquella República era más afortunado que en la suya.

Su hermano Carlos era un hombre y vago por añadidura, y como en casa le mantenían, no quería trabajar.

Por fin, un día en vista de que sus padres le renían por no trabajar y les servía de carga en vez de alivio para la vejez de ellos, se marchó de casa y no supieron más de él.

Anduvo de mala manera, robando en las huertas, saltando al desafortunado que fuera por caminos solitarios hasta que dio con sus huesos en la cárcel.

Salió de ella, y en vez de corregirse, aca-so debido al trato de otros parecidos á él, peores, se juntó con los de su calaña, y por sus heroicas fuerzas y su temeridad, se hizo pépular entre la chusma, llegando á erigirse capitán de un grupo de matones.

Estos le respetaban, pues sabían cómo las gastaba Carlos cuando con ellos alguna vez había reinido.

Inconscientemente se hizo capitán, pues veía que todos le respetaban.

Debido por hacerle estrecho aquel campo de operaciones que se reducía á tabernas y antros de gente de mal vivir, y decidió dedicarse al asalto en montes y sitios poco transitables.

No faltó quien le siguiera de los de su cuadrilla, pues visto su valor se animaron más que si hubiera sido otro de ellos el que los proponía.

Mientras esto sucedía con Carlos, su hermano Luis había conseguido una buena colocación en Chile, y al poco tiempo, debido á su talento y energías para el trabajo, al retirarse su principal pensó dejarle á él el comercio por ser el que más confianza le inspiraba.

Debido á las muchas ganancias, poco tiempo le hizo falta para pagarle al que había sido su principal el importe que había convenido para dejarle á él el comercio.

Continuamente mandaba dinero á sus padres, lo suficiente para ellos, pues sabía que si les mandaba más su hermano disfrutaría de lo que á él le costaba trabajar.

Mucho tiempo le ocultaron sus padres la desaparición de Carlos, pero un día en vista de las insistencias de él en saber qué había su hermano, si se había enmendado ó seguía peor que antes, le dijeron que se había marchado y que no sabían más nada de él.

No hacía tres años que se hallaba Luis en aquella república cuando vio que la letra del sobre era distinta y el sobre de luto.

Abrió tembloroso y con el corazón sobrecargado, pues le indicaba alguna desgracia en sus padres aquella carta, y se encontró que le escribía su madre diciéndole que su padre había fallecido.

Grande fué la pena que tuvo Luis con la noticia de la muerte de su padre.

No por esto dejó de mandar el dinero como si existiera su padre, antes al contrario, había veces que le mandaba más, pues sabía que su hermano no gozaría de ello.

Su madre se consumía lentamente agobiada por la muerte de su querido esposo y pensando continuamente por el paradero de su hijo Carlos que tantos disgustos le causaba.

Grande fué su alegría al recibir una carta de su hijo Luis que le decía que, deseando vivir á su lado para endulzar los pocos años que le faltaban de vida tan amargada por su hermano, había decidido venir para no separarse de ella hasta después de su muerte.

No le duró mucho esta alegría.

Cayó enferma y murió antes de llegar su hijo.

Útil es decir lo que sintió Luis cuando llegó á su pueblo y supo la muerte de su madre.

¡Luis, que había dejado aquellas tierras que tanta gratitud debía por lo afortunado que allí había sido por vivir con su madre, y no poderle ver cuando creía conseguido su objeto!

No tuvo más remedio que conformarse y tener resignación.

Sentía un vacío en su corazón que era preciso llenar.

Había en un pueblo vecino una joven que le gustaba mucho, y nada mejor que, basarse con ella para ver si así se olvidaba de penas.

—¿Cuál es?

—Ir á la saonía de Dais á comprar algunas provisiones.

—¿Está lejos?

—A unas tres leguas de aquí, hacia Levante; pero el camino es demasiado malo para los caballos.

—Entonces, ¿qué partido debemos tomar?

—Si queréis, iré yo con dos hombres y dos camellos, y os alcanzaré en la primera parada; no tenéis más que ir siempre en línea recta al Sur; uno de los árabes os guiará.

Este plan fué adoptado y ejecutado sin perder más momento que el necesario para recoger las tiendas.

Mabrouki partió en seguida.

### Folleto del DIARIO DE LA MARINA

## Los desterrados de la tierra

POR ANDRES LAURIE

De repente un ruido inesperado vino otra vez á turbar el sueño de nuestros viajeros.

—¿Qué es eso? preguntó Gertrudis asustada.

—Un asno que rebuzna! respondió Fatima.

Era, en efecto, uno de los borriquillos, que, satisfecho, sin duda, por haber encontrado un poco de hierba y alguna frescura, expresaba su alegría de ese modo, no por notas agudas como sus hermanos los de Europa, sino por una escala de sonidos bajos y profundos, que es cosa mucho más molesta. El solo de ese maestro cantor duró lo menos tres minutos.

—¡Por fin! exclamó la señorita Kersain

cuando el burro acabó su canción; ¡ya somos felices!

Fero otro empezó enseguida.

¡Ay! dijo Fatima desconsolada. ¡Todos van á hacer lo mismo uno después de otro!

¿Qué quieres decir?

¡Oh! Lo sé perfectamente, amita mía; cuando uno empiezan todos le imitan... Son más de setenta, tendremos música para tres horas por lo menos.

¿Estás segura de ello?

¡Vais á oírlos! ¡bien los conozco! replicó Fatima con tristeza.

—¿Entonces no vamos á poder dormir?

—¡Ay, no!

—¡Pues estamos divertidas!

Conversaciones del mismo género habían empezado en las demás tiendas, porque por todos lados se oían voces y exclamaciones de disgusto. Mientras tanto, un tercero, un cuarto y un quinto borriquillo proseguían la lenta y monótona serenata.

Tyrrel Smith fué el menos paciente de los auditores, pues salió de su tienda armada de un bastón, con el que pegaba á diestro y siniestro á los borricos, diciendo:

—¿Os callaréis, horrosos animales? ¡No podéis dejar dormir á un gentleman! gritaba furioso.

Pero los burros, dominados por un ver-

dadero frenesí musical, entonaron en coro una formidable melodía. Tyrrel Smith, cegado por su celo, y tomando este crescendo por una provocación personal, pegaba cada vez más fuerte, sin atender á los gritos y vociferaciones de los berberes, escandalizados por semejante conducta.

Virgilio acudió á su vez.

—¡Deteneos! exclamó. No hacéis así otra cosa que exaltarlos cada vez más. Conozco el medio de hacerlos callar; venid conmigo.

Llamó á los demás criados y les dió sus instrucciones, y en seguida, con general sorpresa, una tranquilidad profunda sucedió á aquel ruido infernal.

El medio empleado por Virgilio era de los más sencillos. Sabiendo que los asnos no pueden rebuznar á sus anchas sino con la cola hacia arriba, imaginó obligarles á bajar ese apéndice, reuniéndoles en derredor de los fardos y atándoles por la cola á las cuerdas de los paquetes. El argumento pareció sin réplica á los borriquillos, que no volvieron á rechistar.

Después de reír mucho por el invento de Virgilio, todos se fueron á descansar.

A las cuatro de la mañana, Mabrouki anunció, por medio de su carraca, que había llegado la hora de ponerse otra vez en camino. Los viajeros salían ya de sus tien-

das, y oyeron á Virgilio decir con tono de enfado:

—¡Ah, perros árabes! ¡Ladrones consumados! ¡Ya me las pagaréis!...

—¿Qué sucede, Virgilio, qué ocurre? preguntó el Sr. Mauny, acudiendo á las voces de su criado.

—¡Hay... hay que esos perros negros del demonio se han marchado antes que nosotros, llevándose todas nuestras provisiones!

—¿Es posible?

—¡Vedlo! ¡Todo se lo han llevado! La carne, las conservas, la galleta... ¡hasta los odres del agua...! Y esto nada más que por maldad, porque tenían aquí bastante agua, sin precisión de llevar la nuestra.

—Es menester perseguirlos, dijo Norberto; no deben de estar muy lejos aún.

—¿Qué os parece, Mabrouki? preguntó el Sr. Kersain.

—Que no adelantaremos nada. Suponiendo que los alcancemos, como habrán tenido buen cuidado, ya de ocultar los viveros entre la arena, se separarán en cuanto nos vean y no conseguiremos rescatar los objetos robados.

—Pues bien; ¿qué hacer en este caso? ¡No podemos, sin embargo, exponernos á morir de hambre!

—Hay un medio.



# Compañía Trasatlántica

**Línea de Cuba y Méjico**  
El día 17 de Diciembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Orotuño, el vapor Alfonso XXIII directamente para Habana y Veracruz. Admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia. Combinaciones para el litoral de Cuba e isla de Santo Domingo.

**Línea de Nueva York, Cuba y Méjico**  
El día 26 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor M. Calvo 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 Diciembre saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor Buenos Aires 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 Sabanailla, Caraqueo, Puerto Cabello y La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Caripano, Coro y Guayana con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Caraqueo.

**Línea de Filipinas**  
Saldrá de Liverpool y el día 8 de Diciembre de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor Isla de Luzón directamente para Génova, Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo 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 XXIII 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, Ceablanca, Mazagán, 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**  
El día 25 de Diciembre saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor Francisco para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagán 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. 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, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarcan en sus buques.

**Avios importantes.**—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 muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos desean hacer los exportadores.

## COMPANÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIM, 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 hacen toda clase de trabajos mecánicos, tales como construcción y reparación de máquinas, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse a la Dirección Gerencial—Montalbán, 3, Madrid. ó a la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

### Mucho nos gastamos

y por lo tanto nos queda poco para emplear dineros en cosas extraordinarias. Sin embargo hay mucho que para presentarnos bien en este mundo no podemos carecer. Pero de donde tomar el dinero para comprar estos artículos caros (cuya mayoría viene del Extranjero) al contado?

### En Alemania confían a los Españoles

Una casa servidora suscrita al pie le sirve a precios originales de Fábrica, bajo toda discreción y pagadero a plazos que usted indicará, puestos en su casa sin que tenga usted gasto alguno. Trajes completos de Señora y Caballero, impermeables, relojes para bolsillo y casa, toda la joyería moderna, muebles y adornos de toda clase para casa, bicicletas, motocicletas, máquinas para retratar, jemués y millares artículos más.

Escriba usted a la EMPRESA ALEMANA EXPORTADORA ARNOLD FEUER Berlin S. W. 48., Friedrichstrasse 27

mandando sus señas exactas y un sello de correo de una peseta suelta (sin pagar) y a vuelta de correo recibirá usted el catálogo grande con dibujos y precios.

## ASTILLEROS del NERVION Vda é Hijos de J. Barreras BILBAO-SESTAO INGENIEROS VIGO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas. Reparación de cascos, máquinas y calderas. Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho. Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas. Tranvías aéreos. Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente. Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción. Instalación de lavaderos. Construcciones metálicas, como fuecos, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS PRESUPUESTOS GRATIS

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 uncionando en España y Portugal. Se envían presupuestos, pl. nos y especificaciones al solicitarlos.

CAFES, tueste diario. Moka, Caracollillo, Puerto Rico y Cuba

# MATIAS LOPEZ

ITES ESPECIALES CHOCOLATES PEDD CAFE FAMILIA DE VENTA EN TODAS PARTES

## GUIRLACHE DE ZARAGOZA

de la Casa Molins  
En Madrid.—Manuel Ortiz  
PRECIADOS, 4

## Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena. Muralla del Mar, 63, 1.º

Publica y revisa periódicamente 4.000 hojas-catálogos, que llevan en su primera cara noticias y precios de las obras que nos facilitan para la venta, y en la segunda, toda clase de anuncios con arreglo a tarifa, que se manda a quien la pida. Se invita a los autores y editores a que faciliten datos para la inclusión de sus obras y condiciones de venta. Centro de propaganda y venta de obras y revistas nacionales y extranjeras que se relacionan con el mar y sus industrias.

«Estrada y Agacino».—«La telegrafía sin alios», segunda edición. Lleva un nuevo capítulo con lo referente a los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras e instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905. 500 páginas de texto y 200 grabados, ocho pesetas. Rodríguez Martín (Manuel).—«Mareas territoriales». Estudio de derecho internacional referente a la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastre en aguas libres. Obra de gran utilidad. Lleva juicios y críticas sobre la manera de tratar este asunto por el autor que suscriben generales y jefes de la Armada, académicos y catedráticos Daresco Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan en iguales ó más ventajosas condiciones que los establecimientos de mayor crédito, nacionales y extranjeros. Por los convenios especiales que esta casa tiene con muchos autores y editores, facilitará a plazos, sin aumento de precio, la mayoría de las obras que anuncia. Los pedidos deben mandarse acompañados de su importe en sobre-monedero, valores declarados, sellos de correo ó letras de fácil cobro, al director de la Biblioteca Marítima Nacional.

# CARABANA

AGUAS NATURALES NaCl. SO<sup>4</sup>. HCO<sup>3</sup>. gr. 227 - Na<sup>+</sup>. Hgr. 11498 Mineralización única y exclusiva de ellas.

PURGANTES por su Sulfato de Sosa

DEPURATIVAS por su Cloruro de Calcio

ANTISEPTICAS por su Sulfuro de Sodio

NUNCA DICEN los más sabios Doctores Médicos, habíamos hallado un agua mineral que poseyera las cualidades de

# CARABANA

# 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           |
| Provincias: Trimestre.....  | 5            |
| Semestre.....               | 10           |
| Un año.....                 | 20           |
| Unión Postal: Un año.....   | 60           |
| Asia y América: Un año..... | 70           |

Anuncios: Cuarta plana, precios convencionales; reclamos 30 céntimos, noticias una peseta.

## IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

LÍNEA REGULAR DE VAPORES ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES GIRON Y SEVILLA

1 res salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

QUE QUINONAL CON BAYONNE Y BURBOS e admite carga a flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia. Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyos, consignatario.

## BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso dadas a los más distinguidos literatos españoles. La mejor recomendación de esta «Biblioteca» es, decir que ha merecido alabanzas de literatos como los Sres. Pereda Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrath, Duque de Rivas, Silveira, etc. Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cuantas tiradas a sus colores con el retrato del autor de cada obra.

### PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.  
    «    » Conde de Bernar.  
    «    » Conde de Oñilleres.  
Itmo. «    » Barón de Vilagayá.  
Excmo. «    » D. Joaquín Sánchez de Toca.

PRECIO: UNA PESETA DE VENTA EN TODAS LAS LIBRERIAS DE ESPAÑA Y AFRICA

## 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 Ollas pasivas. Representaciones.

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

Corresponsal del DIARIO DE LA MARINA

NOTA.—Esta Agencia tiene activos representantes 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