

# Diario de la Marina

Año XXXIX - Número 11.754

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Lunes 7 de Enero de 1907

CALLE DE BARBIERI, N.º 8.

Primera edición

## La incógnita marítima

La consideración de que el reconstruir nuestro poder naval exige enormes dispendios, no puede ser tenida en cuenta en un país como el nuestro donde tanto se derrocha por falta de buena orientación administrativa.

Enorme es la ocultación de riqueza, ascendiendo a muchos millares de millones lo que el Estado deja de percibir por deficiente investigación. Dicese que el ministro de Hacienda prepara remedios heróicos a este mal tan grave, y lo que se puede asegurar es que con poco esfuerzo y buena voluntad los ingresos en el Tesoro por solo el indicado concepto serían copiosísimos.

España es un país rico y si así no fuera no se podría sostener con ese y otros graves defectos de su administración. Y no se comprende que una nación de recursos abundantes, deje, por indiferencia y abandono, que su poderío marítimo se diluya tanto que no sea ni sombra de lo que fué.

La Marina de guerra es elemento esencial para la vida de las naciones. Para España en particular es indispensable, si se advierte que la principal riqueza está en la periferia, en el litoral, donde el comercio y la industria están en gran prosperidad y necesitan ser protegidos.

La flota de combate solamente con su presencia ofrece la mejor y más firme garantía a esos intereses, a esa riqueza, porque es fuerza consagrada a la defensa nacional. ¿Y vamos a ser tan ciegos que por un leve sacrificio dejemos de contar con un tan poderoso medio de acción que por sí solo presta calor y vida a la prosperidad general del país?

El actual ministro de Hacienda, en época que estaba muy lejos de poder influir en el Gobierno, demostró que la potencialidad económica de España es tan grande que no podían quebrantarla los millones necesarios para la reconstrucción de la escuadra, y no cabe dudar sobre ello.

La dificultad estriba solamente en la rutina parlamentaria. Desde hace ya algunos años es moda en nuestro Parlamento el censurar a la Marina y el oponerse sistemáticamente a la adquisición del material flotante necesario. ¿Por qué es eso? Por «moda», ya lo hemos dicho, y esto es tan cierto que cuando se quiere animar a la galería se apela siempre a ese tema.

Esto habrá de cesar seguramente más pronto o más tarde, porque la realidad, más fuerte que la ficción, se impone, y al quedar reducida la flota militar a su más mínima expresión, sin valor ni eficiencia alguna el patriotismo de nuestros legisladores tendrá que subvenir a la necesidad inmediata de reponer el material flotante.

Para entonces la administración de Marina debe tenerlo todo previsto y en este concepto el deseo del ministro de modificar, en lo que con la Marina se refiere la ley de contrataciones públicas, no puede ser más laudable. Del año 52 es esa ley y esa sola consideración basta para que se comprenda que en tan largo espacio de tiempo se ha progresado mucho, y los organizadores de la flota no pueden seguir aplicando esa ley que les ata las manos y mata todas las iniciativas.

Los contratos en Marina no ofrecen el mismo carácter que tienen en los otros servicios, y la prueba la estamos viendo todo los días con lo que sucede en los arsenales, donde unas veces por los rigormismos de la indicada ley de contrataciones públicas, otras por la insuficiencia de los créditos disponibles, se retardan las obras con daño evidente de la defensa nacional.

A evitar eso tienden los esfuerzos del ministro, y al propio tiempo a ir disponiendo las cosas de modo que cuando se piense de un modo serio en rehacer la escuadra de combate puedan los arsenales responder a lo que de ellos hay derecho a exigir. Parece que el marqués del Real Tesoro tiene acerca de esto ideas propias que se propone llevar a la práctica, y verdaderamente si lo verifica habrá realizado una gran obra de patriotismo.

Tal como hoy están organizados los arsenales no pueden responder a las exigencias de la moderna construcción naval, pero al modificar su funcionamiento es preciso aprovechar los elementos útiles que contienen y establecer otros nuevos que permitan, con las suficientes garantías técnicas, implantar en el país la industria de la construcción de buques en forma que no queden defraudadas ni las esperanzas de la Marina ni los deseos del país.

Esta cuestión de los Arsenales es en España de las más difíciles de resolver y si el ministro de Marina tuviese, co-

mo nadie duda, el acierto de solucionar la podría decirse que había quedado por completo despejada la incógnita marítima. Hay que considerar cuán fácil es la censura de los actos públicos cuando no se acomodan a las exigencias de la opinión, cuán espinoso el satisfacerlos resolviendo sin contratiempo los más áridos problemas de Gobierno.

Poco a poco se va avanzando en el problema de la Marina. El actual ministro con una sinceridad que le honra ha dicho acerca de él, en el Parlamento, cuanto le correspondía decir, y ello es prenda segura de acierto y buena voluntad en la árdua cuestión de reorganización y reposición del material naval.

No hay duda de que si el marqués del Real Tesoro dispone de tiempo, esto es, si las veleidades de la política activa no truncan sus esfuerzos, podrá abrirse un camino nuevo a los anhelos tanto tiempo contenidos, de dotar a España de un poder naval que la dignifique ante el exterior y la robustezca en el interior.

MARINA Y COMERCIO

## El Norte del Pacífico

Los Estados Unidos y el Japón parecen disputarse la supremacía marítima y comercial en el Norte del Pacífico y todas las atenciones son de que imperio del Sol naciente dominará pronto el tráfico entre los puertos americanos del Pacífico y las costas del Extremo Oriente.

Por otra parte el predominio inglés va también dejando arrollar por la brava pujanza del imperio nipón. Una compañía japonesa de vapores ha colocado en Londres toda la emisión de acciones, hasta 20 millones de yens, cuyo importe se destina a comprar todos los vapores de la Mala del Pacífico. Otra sociedad japonesa ha comprado los vapores «Dakota» y «Minnesota» contratando la adquisición de otros dos barcos, y se dice que el acaparamiento por esas Compañías de los vapores norteamericanos más notables del Pacífico responde a combinación anglo-japonesa recientemente organizada.

Un breve examen de datos basta para demostrar la importancia que el monopolio japonés de la navegación del Océano Pacífico puede llegar a tener para los Estados Unidos. Durante el año de 1905, en solo el puerto de San Francisco han entrado 429 vapores con un millón de toneladas de carga y 328 veleros con 400.000 toneladas. Del mismo puerto en igual período de tiempo han salido 694 vapores con 1.000.000 de toneladas de carga.

En el año 1903, el vapor de las exportaciones de San Francisco al Oriente asiático había sido de 10.000.000 de pesos oro; en 1904 fue 2.000.000 y en 1905, luego en números redondos a toneladas 32.000.000, de los cuales 18.12 iban destinados al Japón, 10 a la China, 2 a la Factoría inglesa de Hong-Kong, 1 1/2 a las islas Filipinas y el resto a Siberia, Corea, Manchuria, Indostán, Siam, Midway y Guam.

Como, sin duda, el comercio español podría competir en muchos artículos ventajosamente con los de las demás naciones en los grandes mercados de China y del Japón, sobre todo, contando con la base de las casas ya establecidas en Filipinas, es digna de estudio la conveniencia de establecer una línea de navegación española, que en vez de morir en Manila, se prolongara hasta los puertos chinos y japoneses. — X.

## Exposición industrial madrileña

Una iniciativa fecunda del alcalde de Madrid será tal vez el origen de que en el próximo mes de Mayo y coincidiendo con las fiestas de San Isidro se celebre en la villa y corte una Exposición de industrias madrileñas.

El pensamiento es bueno. Todos los años afluyen a la capital de España gran número de forasteros sin otro aliote que la festividad del Santo patrono de Madrid, que a la verdad no ofrece grandes novedades ni atractivos.

El Sr. Aguilera cree que las fiestas de San Isidro puede ser base de manifestaciones evidentes de progreso y adelanto, y armonizando las fuerzas vivas del comercio y la industria, trata de levantar en la árida pradera de San Isidro el palacio de esa Exposición industrial rodeado de parques y jardines.

La obra no es muy difícil de realizar, sobre todo, si a ella prestan su concurso como parece los comerciantes e industriales de la coronada villa; lo que tal vez suceda es que falte tiempo para organizarla bien, porque de aquí a Mayo faltan poco más de tres meses y quizás no haya lugar para planear la realización de esa idea.

De todos modos, la idea ya se ha hecho del dominio público y revela un buen deseo, pues no se comprende que una gran capital de las condiciones de Madrid no saque más partido de sus recursos.

Las fiestas de Madrid como parece se denominarán en lo sucesivo las que se celebrarán en Mayo por San Isidro, serán dignas de una gran capital. La época es la más favorable y creemos que el Sr. Aguilera ha suministrado la ocasión de favorecer a Madrid de un modo digno, levantado y patriótico.

Hasta aquí las fiestas de San Isidro eran impropias de la capital de España; y ya que por ese tiempo afluyen tantos forasteros, que dejan grandes ganancias al comercio y a la industria, justo es también que esas entidades traten de hacer más agradable la estancia del viajero, ofreciéndole alojamientos más adecuados que los de ordinario se exhiben en la pradera de San Isidro.

En todas las grandes poblaciones la iniciativa de los alcaldes se refleja perfectamente en el estado próspero y limpio de la urbe. En Madrid se ha hecho mucho en este

sentido, pero todavía queda muchísimo por hacer, y esa indicación de celebrar una Exposición industrial madrileña durante el mes de Mayo no puede menos de ser fecunda en prósperos resultados.

SOLILUQUIO

## VUELTAS DE NORIA

A los escolares se les ha acabado ya el interregno. Después de la festividad de Reyes, las clases se reanudan, los estudios se emprenden nuevamente; hay que madurar y aprovechar el tiempo por lo menos hasta que llegue el carnaval y la Semana Santa.

Después de un período de holganza, plácida y dulce, se hace muy cuesta arriba volver a los estudios heroicos del trabajo, porque desengañados, el trabajo, que es muy santo y muy bueno en teoría, resulta en la práctica una molestia de las marcas mayor.

No es bueno predicar con la laboriosidad, porque los fundamentos sociales podrían resentirse, pero habiendo en confianza, el trabajo es signo de miseria. Los ricos trabajan poco.

Los escolares que son unos filósofos acomodaticios no transigen con los rigormismos académicos. Por meritismo que sea el ir a clase todos los días, y lo es cuando, no tiene los encantos de las vacaciones en que todo parece invitar a la dulce inacción.

El curso académico está casi en la mitad y esta es la época de los buenos propósitos... y de las excusadas partidas de billar. El billar y los libros comparten la atención de los estudiantes; el primero constituye un ejercicio sano y hasta higiénico; los segundos la rectitud del deber.

Los representantes del país toman más en grande las vacaciones y ya se pasará muy bien todo el mes de Enero sin que entren en clase. Niños grandes, los diputados y senadores, arman sus pesas en los claustros, vanjo pasillos, y luego dentro del salón o sea el aula, hacen sus recitados con mucha prosopopeya y a veces como unos verdaderos nombres de estado.

A los escolares únicamente les guía el afán de ganar el curso y sacar buena nota, no tanto por complacer a los papás cuanto por halagar a las respectivas novias. Los representantes del país pican más alto y no se contentan con menos que con producir una crisis ministerial cada ocho días.

Entre el trabajo parlamentario y el escolar no hay grandes diferencias, pero las pocas, son esenciales. Los miembros parlamentarios y los escolares estudian, no para saber, supuesto que ya se sabe lo que el saber no ocupa lugar, sino por doma suya, esto es, por su propia conveniencia.

Todo el que trabaja por convencionalismo es esencialmente práctico, porque trabajar en interés ajeno es sencillamente una lusingería. Ya lo dice el refrán: «Trabaja para el obispo». Ni los representantes del país ni los estudiantes gustan de trabajar para su ilustración. Los unos trabajan para ascender en la carrera política, siempre abierta a los exploradores audaces, los otros para obtener el título de licenciado en cualquier cosa o la boria de doctor en estudios mayores.

Cuando se llega a la meta, después de no pocos sinsabores y contrariedades, los unos, estos, los representantes del país que sacaron raja, como se dice en el argot político, escupen por el coimillo; los otros o sea los estudiantes que han terminado la carrera, miran ya a las gentes vulgares por encima del hombro.

Y todo esto por el «sant» trabajo, porque el uno y los otros se hubiesen estado mano sobre mano, pagando moscas, no habrían conseguido salir del montón anónimo, generalmente conocido por el pelotón de los torpes. Hay, pues, que trabajar, sacrificarse, hincar el hombro y ver la manera de no quedarse atrás, cualquiera para que los triunfadores puedan perlearse el despiante de decir: «Eh, que venga atrás que arree».

En definitiva, el trabajo es preciso tomarlo con la mayor filosofía posible y a veces con estoica insensibilidad. Su representación gráfica es el barril de carga, a quien el amo haría de palo, o la mula de noria, que con los ojos vendados, da vueltas y más vueltas alrededor de un punto.

Abel Imart.

## Resucitemos la verdad

Todo el proceso de lo ocurrido en América ha querido reducirse al hecho sangriento, triste y glorioso de Santiago de Cuba; todo ello a un problema militar, como si la guerra no fuera la última expresión de la política y el soldado la primera víctima de la guerra.

(Comandante Ibáñez Marín y capitán Balado en su cartilla militar.)

«Más que inerte, es criminal e impróprio, arrojar sobre las instituciones militares todo el peso de las catástrofes, y a eso vemos que se tiende.» (Comandante de Artillería Gómez Núñez en «La guerra hispano-americana».)

Prosigue el órgano de los «affaires» su campaña contra el prestigio del Ejército y de la Armada, aunque de vez en cuando procura halagarnos al recordar que los ánimos se van soliviantando demasiado. Algo así como una de cal y otra de arena.

Es inoaprovechable de rebatir una sola de las razones que enfrenta de sus temerarios y agresivos juicios vamos exponiendo, hace como que no se entera de aquellas, vuelve a reproducir los mismos conceptos, toma de alguna obra tal cual trozo en que aparece algo que cree aprovechable para su labor difamatoria, pero prosincede de lo que en la misma obra se publica, en mucha mayor cantidad, contrario a lo que sustenta, pero favorable al Ejército ó a la Marina, por serlo a la verdad.

No necesitamos decir el nombre que a tales procedimientos suele darse. No basta evidenciar que se siguen.

Aludió un día a un artículo publicado en el *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano*, y copió un concepto del almirante Sampson, jefe de la escuadra norte-ameri-

cana frente a Santiago, el que renunció a la toma de San Juan de Puerto Rico como don Simplicio de Bobadilla Majaderano a la mano de don Leonor; en ese concepto había algo molesto para nuestros marinos; pero el artionista que da crédito a eso, prosincede por completo de este otro juicio de Sampson, que consta en el mismo artículo, porque da la razón a lo que venimos sosteniendo, referente al «Colón», pues dice Sampson, esto:

«Desde el momento en que el buque español consumió su primer estrepada de velocidad el resultado no fué dudoso nunca. Se rindió más lejos de lo que razonablemente podía esperarse. Midiendo cuidadosamente el tiempo y distancia, se deduce que llevaba una velocidad de 137 millas desde la boca del puerto hasta que embarrancó en Río Tarquinos.»

Y tampoco parece haberse fijado en que se dice en ese artículo que Santiago de Cuba era «una plaza abierta, con escasas defensas y reducida guarnición».

Prescindiendo de los razonados juicios emitidos por Conzas, por Muller y por el capitán de Artillería, héroe de Lomas de San Juan, D. Patricio de Antonio, — que hemos publicado, — acerca de lo imposible de la salida de la escuadrilla de Cervera de noche del puerto de Santiago de Cuba, enfocado por los potentes proyectores eléctricos. Vuelve a insistir en que debió salir en esas condiciones, y pretende fundar tan absurdo juicio en una frase de la obra de Gómez Núñez, referente a la navegación en un canal estrecho como en la entrada del puerto de Santiago, pues el incidente que menciona, y al que se refiere Gómez Núñez, entre el «Taxis» y dos cruceros, así como el del «San Carlos» y el «San Hermenegildo», ocurrieron en alta mar.

Y al citar a Gómez Núñez prosincede de cuanto éste manifiesta en favor del Ejército y de la Armada, lo que hoy no copiamos, pero transcribiremos otro día para que se vea la buena fe que gasta ese crítico del desastre.

No merecía rebatirse siquiera por lo absurdo y mal intencionado, el cargo que se dirige a Cervera al suponer *después* haberlo bien, *según por los malos consejos de la soberbia y la ira.*

En la referencia que hace a lo que llama *Katipunan* de los marinos está tan poco enterado, que todo cuanto dice es completamente inexacto.

En cuanto a las alusiones que dirige contra un ex-jefe de la Armada que dice pertenecer hoy al Senado, ¿por qué si cree fué «infractor de las leyes de la guerra», no le ataquó como había anunciado, en el Congreso — cuando estuvieron abiertas las Cortes, con lo que el aludido se habría defendido en el Senado, y lo hace ahora, aunque embobadamente, apoyándose en una hipótesis de la que no presenta prueba alguna, como de costumbre?

Es ese artículo, y los próximos anteriores a él, todo lo que se ha sacado del estudio de los procesos que se incoaron por el desastre y que han sido remitidos al Congreso?

Así debe ser cuando no se ha explanado todavía tan anunciada interpelación.

Y cuando para proseguir la campaña difamatoria tiene que volver a acudir al recurso de las cartas atribuidas a un general que no nombra, y que ó no existió ó es un marracho sin sentido común y sin decoro, pues si conoce actos punibles ó deshonrosos de sus compañeros de armas, debe denunciarlos virilmente ante los Tribunales militares ó ante los de honor, para que unos u otros realicen lo que han hecho muchas veces, y sólo se hace en el Ejército y la Armada.

Pero de ningún modo dar armas para el desprestigio de la clase a que pertenece.

Así es que de lo que en tal forma se presenta, no podemos ni debemos ocuparnos, mientras no sepamos que procede de origen auténtico y a qué persona se refiere los cargos.

¿No resultarán también estos tan fundados como los de la voladura del puente del río Agüadores, la supuesta matanza de españoles por el no menos supuesto paso de los yanquis por este puente, lo del globo abatido por balas de fusil, lo del escamoteo de la imprenta de la Capitanía general de Cuba, lo de la supuesta devolución de dinamita por el capitán de ingenieros Cervela, lo del plan atribuido al jefe del parque Melgar, lo de las pruebas oircoidas y no presentadas sobre la autenticidad de la *manita*, lo de los cargos *ful* de la carta de la inglesa histórica, y demás cuentos *lártares* é infundados que han venido esmaltando las columnas del periódico del supuesto duelo trágico y del supuesto rapto de una triple?

## DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

Buque escallado. — Capitán heróico. — Salvamento imposible. Buques con averías.

El vapor pesquero «Serena» ha escallado en Peña de las Animas. Tiene grandes defectos en el casco y son de tal índole las averías que el vapor considerábase perdido. Está asegurado por la Compañía bilbaína Aurora.

En el momento de encallar, el maquinista apagó los fuegos para evitar la explosión, y evitando el peligro los marinos arriaron a bote, llegando a los muelles después de tremenda lucha por causa de la niebla.

El capitán, Juan Martí, se negó a abandonar el barco, cortando la cuerda del bote a fin de que los marinos no se obstinaran en recogerlo. Como el buque se hundía ya, temiose por la vida del capitán.

Los prácticos de los armadores y de la comandancia de Marina han tenido que desistir del salvamento del buque, pues la niebla era tan densa que les imposibilitaba llevar a cabo todo trabajo en favor del «Sirena».

El capitán quedó solo a bordo durante la noche, siendo sacado esta madrugada a viva fuerza por el práctico del puerto.

Los tripulantes refieren que antes de llegar al puerto sufrieron grandes penalidades, pues el temporal le alejaba de la costa y la niebla le impedía orientarse. El barco venía abarrotado de merluzas y besugos.

La cerrazón es completa. El «Deubighthires», vapor inglés, ha traído a remolque al «Edsauth», vapor de nacionalidad inglesa también.

El «Redosth» procede de Calcuta, y al dirigirse a Boulogne, sufrió una avería en la máquina, quedando a merced de las olas.

Gracias a los auxilios que le prestó el primero se evitó que se estrellara en las rompientes de la costa.

El averiado es un hermoso buque de 5.000 toneladas y 49 tripulantes.

Trae dos pasajeros y cargamento de yute. Ambos pasaron la noche cerca del lugar en que encayó el «Sirena», imposibilitados de entrar en el puerto por la cerrazón.

Los marinos ingleses

Villagarcía 6.

Con el objeto de asistir a las prácticas religiosas, esta mañana bajaron a tierra como un millar de hombres de la escuadra inglesa, dirigiéndose cerca de sesientos a un templo católico, y el resto al teatro-salón García, donde se verificaron las prácticas de la Iglesia disidente bajo la dirección de dos pastores protestantes.

Gran temporal. — naufragio. — Muchacho salvado

Palma de Mallorca 6.

A causa del duro temporal que reina, ha tenido que suspenderse la salida del vapor-correo para Barcelona.

El vendaval ha causado destrozos de consideración; trente a Porrass ha naufragado un laúd. Sobre su quilla, un buque que pasó cercano, vio a un muchacho que luchaba por salvarse; pero que a no ser por que los del barco lo recogieron hubiese perecido.

Repuestas sus anquiladas fuerzas, manifestó que iba con su padre, el cual desapareció, sin que el chico sepa si se salvó ó no. Supónese que murió.

El temporal continúa.

Llegada del general Barrasa. — Nuevo impuesto sobre el pescado. — Manifestación. — Disturbios en la puerta.

Terrol 6.

Ha llegado a esta población el general Barrasa, que acto seguido de desembarcar, se ha posesionado del mando del Estado Mayor del Departamento. El Ayuntamiento de Mugarlos ha acordado recargar todas las clases de pescado con un nuevo impuesto.

Una comisión de pescadores ha visitado al alcalde pidiéndole que revoque el acuerdo.

Los mugarloes, que en su mayor parte viven del producto de la pesca han celebrado una manifestación para protestar del nuevo impuesto. De llegar a ponerlo en vigor, se temen grandes disturbios.

MARINOS ILUSTRES

## AGOSTA (D. JOSE MELCHOR DE)

CAPITAN DE NAVIO

Nació en la Habana el año de 1717. El 16 de Diciembre de 1732 empezó a servir en la Armada de Barrovento en clase de cadete de su batallón de marina. En 29 de Enero del 35, fué habilitado de oficial de órdenes. El 7 de Octubre de 1737 fué promovido a alférez de infantería con aprobación de S. M. y en 29 de Noviembre de 43 a teniente de infantería del propio batallón, que fué reformado, obteniendo el empleo de alférez de fragata el 17 de Julio de 1747. Ascendió a teniente de navio el 20 de Marzo del 54, a capitán de fragata en igual fecha del 69 y al de capitán de navio el 4 de Octubre del 83.

El año 1737 embarcó en la fragata «Inocencio» su capitán el de esta clase D. Félix Zalcarán, condujo los *situados* y corseó en las costas de Caracas y Tierra Firme, en la que se hicieron cinco presas, y el siguiente en la fragata «Santa Bárbara» del mando del teniente de navio D. Antonio Castañeda, se trasladó de la Habana a Veracruz, en cuya plaza continuó su mérito en el batallón de marina que la guarnecía.

En 1757 fué destinado a la fragata «San Cayetano» su capitán el de esta clase don Francisco de Ovando y Solís, comisionado para la expedición que tuvo por objeto desalojar a los ingleses de la costa de la Florida, con cuyo motivo fué habilitado de oficial de órdenes, y con este carácter asistió a las operaciones que tuvieron lugar en aquellas costas y mares, trasladando al año siguiente por orden del jefe de Escuadra D. José Pizarro al pingüe «San Nicolás», que mandaba el capitán D. Antonio Castañeda, habilitado de oficial, con cuya calidad hizo viaje a Veracruz.

En Octubre del 39 ascendió a alférez de infantería del batallón de Marina de la Armada de Barrovento fué destinado por su comandante el capitán de fragata, que lo era de dicha Marina D. José Antonio de Herrera, a la fragata «Bizarra» de su mando, en la que condujo caudales a la Habana y en el mismo buque se restituyó a Veracruz. Tránsito a la fragata «San Juan» del mando del capitán de dicha clase D. Ricardo Godoy, en la que condujo caudales a la Habana.

El año de 1741 por orden del teniente general D. Rodrigo de Torres, embarcó en el navio «Inocencio» del mando del capitán de este grado D. Tomás de San Just, en el que padeció el incendio que se experimentó el 30 de Junio de aquel año, pasando por dicha causa a prestar sus servicios al nombrado «Glorioso», que mandaba el Basilio





# Compañía Transatlántica

**Línea de Cuba y Méjico**  
El día 17 de Enero saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Stella Maria Cristina** 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 islas de Santo Domingo.

**Línea de Nueva York, Cuba y Méjico**  
El día 20 de Enero saldrá de Barcelona, el 23 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **Antonio López** 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 Enero saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **Montevideo** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Savannah, Curacao, Puerto Capelló 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, Cardenas, Oro y Cumaná con trasbordo en Puerto Capelló y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

**Línea de Filipinas**  
Saldrá de Liverpool y el día 5 de Enero de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **C. López y López** 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 Enero saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga y el 7 de Cádiz, el vapor **P. de Sarategui** directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

**Línea de Canarias**  
El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz el vapor **M. L. Villaverde** directamente para Tánger, Casablanca, 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 Enero saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San 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 amable, 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 embarquen en sus buques.

**Avísos 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 deseen hacer los exportadores.

## COMPANIA 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 Thorneycroft 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—Montañán, 3, Madrid.  
ó a la Fábrica—Placencia de las Armas (Guipúzcoa)

## Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

DE  
**Santiago Garcia Castellón**

PLAZA DE VIUDAS, NÚMEROS 13 y 15.—CÁDIZ

Administración de fincas con garantías, gestionándose la compraventa de las mismas. Cobro de Censos, Créditos, Recibos, Facturas. Rehabilitación de Clases 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 corresponsales en todos los puertos de la provincia tanto para cobro y representación de los asuntos que se le confían, como para la propaganda y venta de artículos en general.

REFERENCIAS DE PRIMER ORDEN

## ASTILLEROS del NERVION BILBAO-SESTAO

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 fueites, armaduras, etc

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS  
PRESUPUESTOS GRATIS

## Vda é Hijos de J. Barreras INGENIEROS VIGO

Constructores de vapores y lanchas para pesca con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

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

Más de ciento veinticinco vapores trabajan en España actualmente con maquinaria de esta casa.

**ASTILLEROS**  
TALLERES MECÁNICOS 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 unionando en España y Portugal.  
Se envían presupuestos, pl. nos y especificaciones al solicitarlos.

## Biblioteca Marítima Nacional

Cartagena, Muralla del Mar, 65, 1.º

Publica y remite 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 hilos», 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.

600 pá. mas 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 Derecho 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.

## CAFE 3, tueste diario Moka, Caracollito, Puerto Rico y Cuba **MATIAS LOPEZ**

TES ESPECIALES  
**CHOCOLATES**  
PEDD CAFE FAMILIA  
DE VENTA EN TODAS PARTES

### TODO SE FÍA A PLAZOS CÓMODOS

A PERSONAS SERIAS Y DE GARANTIA

### Catálogos especiales

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| Núm. 1. Bicicletas y motocicletas. | Núm. 6. Instrumentos para médicos.                   |
| Núm. 2. Confección de toda clase.  | Núm. 7. Automóviles.                                 |
| Núm. 3. Muebles.                   | Núm. 8. Gramófonos y cinematógrafos.                 |
| Núm. 4. Máquinas de coser.         | Núm. 9. Armas de toda clase.                         |
| Núm. 5. Planos.                    | Núm. 10. Joyería, relojería y artículos de fantasía. |

Se sirven todos los artículos de fabricación alemana, que no se encuentran en los catálogos.

Toda discreción. Agencias en todas partes del país.

Para más detalles escribir indicando sus señas a la

**EMPRESA ALEMANA EXPORTADORA ARNOLD FEUER**

Berlin S. W. 48., Friedrichstrasse 27

# 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 80 céntimos, noticias una peseta.

## IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

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

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PARÍS, GIBÓN Y SEVILLA

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

QUE QUINCENAL CON SALONES Y BORDOS e admite carga a flote 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 debidas 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, Fastenrat, Duque de Rivas, Silveira, etc.

Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cubiertas tiradas a seis colores con el retrato del autor de cada obra.

### PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

    "    Conde de Bernar.

    "    Conde de Oñilleres.

Ilmo.    "    Barón de Vilagayá.

Excmo.    "    D. Joaquín Sánchez de Toca.

PRECIO: UNA PSETA

DE VENTA EN TODAS LAS LIBRERIAS DE ESPAÑA Y AMERICA

## Academia-pensión de Derecho y Letras

Im porta a los padres de jóvenes que comiencen este año dichas carreras enterarse de las bases de este nuevo Centro de enseñanza.

Número reducido de alumnos (seis a ocho internos). Asistencia a las clases oficiales. Vida constante con el Profesor. Vigilancia rigurosa. Cultura general del alumno y enseñanza de idiomas.

DETALLES: CALLE DE SAN PEDRO, 9 Y 11, 1.º

**D. DIEGO VILLA**

Doctor en Derecho, Licenciado en Filosofía y letras y Contador, por oposición, del Tribunal de Cuentas del Reino

