

# Diario de la Marina

Año XXXVIII—Número 11.517

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Sábado 17 de Febrero de 1906

CALLE DE BARBIERI, NÚM. 8.

Segunda edición

## POLÍTICA NAVAL

En otros países en que el Gobierno es estable, la política general exterior es interior se propone un objeto único y todos los actos de los ministros, todos sus esfuerzos, tienden a la realización de ese objetivo. Todo lo que no concurre al móvil perseguido es relegado a segundo término, y lo que es contrario a él energicamente rechazado.

¿Ocurre lo propio en nuestro país? Desgraciadamente, no. Aquí la salvación del país depende casi exclusivamente del engrandecimiento marítimo, en que nadie piensa sino como un ideal irrealizable, y salvo alguna honrosa excepción, formada casi exclusivamente por los profesionales, nadie se preocupa oficialmente en preparar a la opinión para ese objetivo fundamental.

Precisamente lo contrario de lo que ocurre en otros países, donde todo el mundo conoce, siente y aprecia la necesidad de extender y ensanchar el poder naval militar y mercante.

Periódicos, revistas, ligas marítimas e industriales, hombres políticos influyentes atraen desde hace muchos años la atención en otros países acerca de la necesidad de estudiar esta cuestión de que depende casi enteramente el porvenir de los pueblos modernos.

En España comenzamos ahora esa labor con el alma dolorida, con el resultado triste de nuestra desorganización colonial, y ahí están las informaciones públicas inauguradas en este sentido, a las que el Gobierno y la opinión se muestran poco menos que indiferentes.

Y sin embargo, ¿qué enseñanza ofrecen! El problema naval, no ha salido en España todavía de la influencia profesional para vivir y desarrollarse al influjo poderoso de la actividad pública.

Ni el Gobierno ni el sentimiento nacional, han concentrado especialmente su atención en las condiciones necesarias al desenvolvimiento del poder marítimo; admiten todo lo más que es conveniente; pero no ven que sea llegado ya el momento oportuno de crearlo, y consagrar a su realización toda la energía nacional.

Pero hay que insistir en ello un día y otro; es preciso que este país despierte a la realidad: que se penetre de que la política general marcha desorientada, que es indispensable, si el porvenir de España ha de mejorar, que se concentre en objetivos de prosperidad y grandeza marítima, únicos caminos por donde es dable llegar a la regeneración de todas las fuerzas del país.

Ese objetivo debiera inspirar a los poderes públicos, y a su realización debiera subordinarse todo, desde la acción legislativa hasta la política de partido, como ocurre en otras naciones, que con menos razón que la nuestra, han sabido comprender que solamente por el poder naval se afirma la personalidad nacional, y se asegura el porvenir de la Patria.

La información pública representa un esfuerzo extraordinario en los impulsores de este movimiento salvador, pero si el Gobierno, los poderes y la opinión no sienten esa necesidad, si no cooperan a esa obra de redención caerán en el vacío tan hermosas iniciativas y veremos con dolor cómo se esterilizan los nobles esfuerzos de tan esforzados adalides, empeñados en una labor titánica sin gloria, sin resultados y sin estímulos.

Es necesario que el Estado tome parte en estas manifestaciones y las recoja y auxilie, que sea el primer interesado en realizar esos anhelos, que no haya precisión de estimularle y obligarle a que las secunde, sino que haga suyos esos nobilísimos impulsos, los encauce, los dirija, y, en una palabra, les preste su poderosa ayuda, otorgándole la sanción oficial que determine su popularización.

Hay que nacionalizar el objetivo marítimo, y mientras esto no se logre, mientras caigan en el vacío sus trabajos, nada se adelantará; pero si la política nacional se inspira en este ideal; si todo se subordina a tal fin, la patria española recobrará bien pronto su rango de nación marítima y colonial sin el que su influencia interior y exterior serán nulas para el desarrollo de sus energías como pueblo independiente y libre.

RELACIONES TRASCONTINENTALES

## DEL ATLANTICO AL PACÍFICO

El desenvolvimiento de la ruta trascontinental entre Tehuantepec y Coatzacoalcos en capital y espíritu de empresa británica está llamado a gran porvenir, merced al cual, Méjico podrá ser un formidable rival de Panamá para el tráfico del Este a Oeste, y viceversa. Este nuevo camino real universal es un ferrocarril de 190 millas de largo construido de

acuerdo con el Gobierno mejicano, y atraviesa el istmo en Tehuantepec de Salina Cruz en el Pacífico, a Coatzacoalcos en el Atlántico; y cuando se acabe de reconstruir será el mejor ferrocarril del mundo.

Hasta ahora se han gastado en él 9.733.000 pesos y se han destinado 29.199.000 pesos a los puertos que según se dice estarán perfectamente dotados y surtidos de material y elementos de maniobras.

La Compañía del ferrocarril ha convenido con una línea de vapores, cuyo nombre no se ha hecho público, lo necesario para que el servicio de trenes se provea de once vapores de 10.000 toneladas por término medio. Estos buques están destinados a navegar en el Atlántico y en el Pacífico.

Va a ser esta una de las grandes rutas del mundo, y desviará el tráfico que ahora se hace por el Cabo de Hornos y el Canal de Suez. Competirá también con los ferrocarriles transcontinentales americanos, porque se podrán transportar mercancías del Pacífico a la costa del Atlántico de los Estados Unidos en veinte días, lo cual es menos tiempo del que se emplea por los trenes de carga de algunos ferrocarriles.

Ni el Canal de Panamá mismo, si llega a realizarse, perjudicará esta gran empresa.

El ferrocarril con todas sus pertenencias está a 1.200 millas al Sur de Nueva Orleans.

Por consiguiente, muy bien se puede decir que Méjico tiene el verdadero camino real natural del Atlántico al Pacífico.—X.

## Signos de bonanza

Los francos siguen bajando y el crédito nacional subiendo. La peseta enferma se mejora, y si ésta sigue así un poco tiempo, la prosperidad pública comenzará a exteriorizarse.

¿Será verdad? Después de tanto desastre, tanta guerra, tanto disturbio y tanta calamidad; después de los discursos interminables y las campañas reformistas soporíferas resulta que el malestar público se alivia por sí mismo.

En ello no tienen arte ni parte; tampoco les corresponde gloria, los organismos directivos. Es la nación la que por sí misma se redime sin aguardar los remedios empíricos que la proponían los redentores políticos.

La paz siempre fecunda en bienes, ha sido la que ha operado el milagro; la que ha hecho crecer las rentas públicas, la que ha permitido que saliendo del aislamiento internacional en que hemos estado durante tanto tiempo determine una orientación salvadora para nuestro decoro nacional.

Y todo ello nos coge en admirables condiciones: en plena etapa liberal, con un Gobierno que avanza con lentitud, es cierto, pero que avanza en medio de contrariedades de todo género.

Los agentes de Bolsa están asombrados y alarmados con este aspecto de bienestar «inconcebible». Se tiene el convencimiento de que los francos bajarán más; los valores públicos se restablecen y tonifican (nadie quiere vender sus existencias de papel).

El Tesoro hace reevaluaciones portentosas (la tierra «muestra fecundidad» la producción se amplía y extiende y todo hace creer que va España derrochamente hacia su reconstrucción. ¡Mucho dure!

Lo principal sería que los sistemas de política evolucionasen también, en sentido de estas orientaciones salvadoras; que se abandonen las antiguas y desaire litadas prácticas parlamentarias, que la acción pública se determine mejor en la inspiración de los actos del poder y se entre con franqueza en los procedimientos de renovación general que ya están en boga en las restantes naciones.

Cesen ya los pugilatos de la política estrecha y mezquina en que durante tanto tiempo se han movido los partidos y éntrese de lleno en la política nacional de altura, para rehacer el país, construir vías navegables, pantanos y ferrocarriles secundarios; para reconstruir nuestro poder marítimo y echar los cimientos de la personalidad nacional deshecha en las guerras y desastres coloniales.

España renace; y toda vez que surge de nuevo a pesar de los errores directivos, tómese la lección de experiencia que los mismos acontecimientos suministran y volvamos la espalda a los lirismos, dando el frente a todo lo que es realidad y fuerza y grandeza positiva.

Podemos todavía constituir una gran nación, estamos en condiciones admirables de topografía, de clima y de fecundidad territorial; el mar nos rodea, que es manantial fecundo de riqueza.

El descenso de los francos es la subida de nuestra reputación continental; y supuesto que se ha iniciado *per se*, no la interrumpamos *por accidens*.

## Ecos navales

Nuevo tipo de destroyer

El mayor destroyer que actualmente posee Alemania, es el «S 131», cuyo desplazamiento solo alcanza a 420 toneladas. Pero como las autoridades navales de Alemania han reconocido que esta clase de buques deben ser más grandes y más fuertes, han decidido que el desplazamiento de los nuevos destroyers que han de construirse, se aumente hasta 570 toneladas.

Al mismo tiempo estos nuevos destroyers llevarán más número de cañones y de mayor potencia, desarrollarán mayor velocidad y protegidas por una ligera coraza las partes más vitales del interior del buque, como máquinas y calderas, que quedarán así mejor defendidas del fuego de la artillería de menor porte que para la defensa contra el ataque de torpederos llevan los acorazados y grandes cruceros.

Esta ligera coraza la tienen ya algunos

destroyers franceses, y prácticamente se ha demostrado que afecta poco al andar del buque, pues muchos de ellos andan 30 millas por hora y la alta velocidad prevista para los nuevos destroyers alemanes es de 27 millas.

Los cañones que han de montar esos buques son cuatro de 5 centímetros y dos de 8,8 centímetros, todos de tiro rápido.

Hasta aquí los destroyers alemanes solo llevaban tres cañones de 5 centímetros.

Las carboneras serán de mucha mayor cabida a fin de asegurarles un radio de acción mucho más extenso.

DEMOLICIONES

## ¡EL RASTRO SE VA!

No por escatillón, como en las comedias de magia, ni a impulsos de la piqueta demolidora, cual los conventos en época revolucionaria, sino *avec beau geste*, como los antiguos gladiadores del Circo romano—o como las bañarinas en los modernos «Karsaals báis», van a desaparecer, en nombre de la higiene y del ornato público los barracones, sucios, infectos y destaralados que constituyen el bazar de los pobres, vulgar Rastro, que otros llaman «las Américas».

Hace ya muchos años el Rastro de Madrid es para la gente de bolsillo escatillón, más que un arsenal pintoresco, variado y bien surtido, una verdadera providencia. Allí se visten y se calzan los pobres de blusa, de chaqueta y de levitín; allí los mecánicos de afición encuentran el material, la maquinaria y las herramientas para sus inventos prodigiosos; allí las telas raras, los libros mugrientos, las acerolas históricas, incitan al anticuario y deslumbran al arqueólogo.

Todo eso, que en fin de cuenta, forma el monumento de la indigencia, levantado a fuerza de paciencia y tenacidad por los traperos de la villa del oro, va a desaparecer dentro de tres meses; allá para cuando la primavera decline cediendo el paso al vigoroso estío; plazo perentorio que el Municipio madrileño concede a los prenderos de menor cuantía que tienen establecidos allí sus tenderetes.

¿A dónde irán? ¡Sábelo Dios! La ola modernista los empuja, los desecaja de sus alveolos y los lanza en el proceloso mar del progreso, donde como restos de naufragio, después de ir de aquí para allá a impulsos del vendaval, desaparecen para siempre en el abismo sin fondo de lo desconocido.

El Madrid viejo va a perder con eso, uno de los rasgos más típicos de su fisonomía. ¿Dónde colearán, en lo sucesivo, los zapateros de viejo aquellas hileras de botines rematados que todavía son el encanto de las infelices «clases humildes»? Cuando la orden municipal se haya cumplido, y aquellas cuestas, que no cañiles, de la Ribera de Curtidores están limpias y sin el tradicional adorno de las viejas barracones, ¿quién osará pasar por allí?

Vueces elementos se han levantado en el Concejo madrileño en pro de ese lugar que ha permanecido sólido y firme a través de los siglos y de las generaciones; pero sus acentos de piedad para lo vetusto y lo arcaico han sido ahogados por el grito imperioso de la pública salud.

El saneamiento de las «Américas» deja en la calle, que era su vida y ahora va a ser su muerte, puesto que los arrojan de ellas, a una porción de industriales que tal vez han nacido, como sus antecesores y sucesores, entre aquellos cachivaches; que solo allí han ido a refugiarse y que en lo sucesivo no tendrán donde almacenarse. ¡Cotas de malla auténticas! ¡Gualdrapas y palafreones históricos! ¡Sables y gúmbas respetables! ¡Machetes mohosos! ¡Viejas indumentarias, ¡desecho de alfileres líricos y bambalinas apolladas! ¡Yo os saludo!

Con todos esos chirimbolos se va una época; el sedimento de las ramambanzas y chaparras clásicas de este pozo sin fondo que plugo al cielo fuecra erigido en las estepas cuasi manchegas, en capital de las Españas.

El Rastro se va como los dioses del Olimpo, sin dejar tarjeta, sin decir adiós, pero también sin sacudir, como el santo de marras, el polvo de sus zapatos.

Cuando la esponja del olvido haya pasado por el lugar donde ahora están en trance de agonía las «Américas», todavía habrá algunos romances viejos que las recuerden; pero en definitiva, si hemos perdido las Américas de verdad ¿por qué habían de subsistir las del Rastro?

Abel Inart.

## LOS EXTRANJEROS EN CHINA

Preparativos en los Estados Unidos

El Departamento de Artillería de Washington ha ordenado la construcción de cuatro millones de cartuchos en el Arsenal de Frank-ford de Filadelfia, a fin de enviarlos a las tropas norteamericanas en Filipinas, en previsión de posibles sucesos en China.

El corresponsal del Herald de Nueva York en Washington, discutiendo las precauciones que los Estados Unidos están tomando ante el temor de una explosión contra los extranjeros en China, dice que el Gobierno no quiere que le coja tal suceso desprevenido, a fin de evitar el tener que recurrir al Japón para guardar los intereses americanos, pues un hecho de esa naturaleza constituiría el reconocimiento de la preponderancia política y militar del Japón en Asia, lo cual no quieren asentir los Estados Unidos.

## DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

En favor del Arsenal.—Entrega de un premio

Ferrol 16.

En sesión celebrada hoy por el Ayuntamiento ha sido nombrada una comisión popular presidida por el alcalde para que gestione del Gobierno la concesión de nuevas construcciones navales, pues al ser botado al agua el «Reina Regente» quedarán sin trabajo los 2.000 obreros hoy ocupados en el Arsenal, creándose por este motivo el conflicto que es de suponer.

Se solicita, para evitar esto, el apoyo de las Diputaciones y Ayuntamientos de la región y de todos los diputados y senadores por Galicia, sin distinción de matices políticos.

Hoy se han entregado al soldado de Infantería de Marina Claudio Zurruza las 3.000 pesetas con que el Diario Español, de Buenos Aires, premia su acto heroico de haber continuado en el «Cisneros» mientras se hundía este buque hasta que se le ordenó que se retirara salvando el armamento.

El acto de la entrega ha resultado muy solemne.—Corresponsal.

El incidente de Mar Chica.—Apresamiento del «Zenith»

Alicinas 16.

El crucero francés «Lalande» apresó en Mar Chica al vapor «Zenith», conduciéndolo a Orán. El comandante del «Lalande» invitó a los franceses de la factoría a trasladarse a bordo del barco, no respondiendo de su seguridad personal en tierra.—Corresponsal.

## Desde Ferrol

14 de Febrero

Noticias marítimas.—Del Departamento

Cuerpo General.—Fue pasaportado para Vigo, con el fin de embarcar en el vapor «Urania», el teniente de navío D. José Jáudenes Clavijo.

Cesó de ayudante personal del Comandante general del Arsenal, el alférez de navío D. Jacobo Rodríguez San Martín.

Infantería de marina.—Cesa en el primer batallón del segundo regimiento, por ayudante y pasa a la Jefatura de Estado Mayor, el capitán D. Juan Jaspe Moseoso.

Idem en la Jefatura de Estado Mayor y pasa al primer batallón segundo regimiento, por ayudante, el capitán D. Francisco Pereira de Lema.

Administrativo.—Solicita le sea abonado la mitad del tiempo que permaneció como inscripto disponible, hasta su ingreso en el Cuerpo a que pertenece el contador de navío D. Agapito Rivas Cabo.

Condestables.—Se presentó desembarcando del crucero «Princesa de Asturias» y pasó a la sección, el tercero Gonzalo Torrente Pihón.

Practicantes.—Se presentó desembarcando del vapor «Urania» en uso de dos meses de licencia por enfermo, el segundo graduado D. Miguel Siero Santiago.

Anvitares de oficina.—Solicita dos meses de licencia por enfermo, el escribiente de segunda clase destinado en la Comisaría del Arsenal, don Roberto Barnada Carranque.

Idem el abono de sueldo de su actual empleo, a partir de 1.º de Julio de 1904, el escribiente de primera clase D. Benigno Soutullo Cebreiro.

Muestraria.—Desembarcó del torpedero «Halco» y pasa a la factoría del Arsenal el aprendiz de maquinista Agustín Daporta Menéndez, en cuyo buque embarca el de igual clase de nuevo ingreso Arturo Fernández Rodríguez.

Fue alta en los talleres de Maquinaria del Arsenal, procedente del cañonero «Marqués de la Victoria», el aprendiz de maquinista Ramón Pita Castro.

Idem id., en el mismo taller, desembarcado del cañonero «Yasco Núñez de Balboa», el idem Domingo Zarate Domenech.

Mozos.—Solicita aumento de sueldo, el mozo de confianza de segunda clase del Arsenal Domingo Rey Fiano.

Marinería.—Solicitan examen para marineros carpinteros de los buques de guerra los marineros destinados en el depósito del Arsenal Francisco Fernández Galán y José Brejío Calvo.

Fueron sumariados por desórdenes los marineros de segunda clase del depósito Manuel Sordo y Gerardo Palacios.

## LA REFORMA ARANCELARIA

Toca a su fin el proyecto sobre reforma arancelaria, y, en breve, esta obra nacional será ley del reino. El Sr. Echegaray ha hecho un discurso hermoso, resumiendo el debate de la totalidad, en el que, con su gran competencia y maestría, ha puesto digno coronamiento a su fama de hacendista eminente.

El arancel es la constitución económica de un país, y comprende la agricultura, la industria y el comercio en sus relaciones con las Aduanas, entrañando la resolución de cuestiones tan trascendentales como son la social, la de las subsistencias y el cambio.

Las bases arancelarias son buenas, pero podían ser mejores; más las circunstancias han impuesto cierta tolerancia para que resulte la reforma aceptable para todos los partidos.

El Gobierno tiene motivos para estar satisfecho, pues, como dijo el Sr. Echegaray, la aprobación del proyecto representa, en primer término, un voto de confianza al Ministerio, supuesto que sin él no podría elaborarse los aranceles.

Y es un voto de confianza amplio y significativo, porque es de todas las fuerzas parlamentarias, lo que demuestra que en el arancel no existe una política de exclusivismo, sino un concierto de voluntades para la defensa de los intereses del país.

No puede afirmarse que las bases para la reforma arancelaria hayan cerrado la puerta a ningún interés nacional ni que estén inspiradas en espíritu de escuela. Elocuentemente lo dijo el Sr. Echegaray; son elásticas, pues por un lado limitan con el proteccionismo, y por otro con el libre cambio.

Dentro de lo que las circunstancias han permitido se ha procurado armonizar todos los intereses con el general de la nación, y los resultados, mejor que nada, serán los apóstoles de la reforma, que se acomoda a lo que piden los tiempos, y realiza un paso adelante en el régimen fiscal.

España no puede desentenderse de ciertas consideraciones relativas al Comercio y la producción exterior, porque está el nuestro en momentos de gran prudencia, necesitado de mercados y de benevolencia exterior. Por eso hay que disculpar ciertas deficiencias que no lo son en realidad, sino por el contrario previsiones prudentísimas.

El futuro Arancel tiene elementos suficientes para ser bueno y él ha de d t r m

nar el crecimiento de nuestro movimiento comercial de importación y exportación.

No es una provocación, ni una debilidad y aleja por completo el peligro de la guerra de tarifas; por consiguiente, casi puede considerarse como el preludio para llegar al Arancel nacional que en teoría satisface todas las aspiraciones y concierta todos los intereses.

La renovación de los tratados de Comercio entra en una fase de confianza y seguridad, y permitirá que la producción, la industria y el comercio nacionales se desarrollen y prosperen.

## La Conferencia de Algeciras

Si se cumplen los anuncios que hace el corresponsal de Le Temps en Berlín, hoy habrá terminado la Conferencia la cuestión de las Aduanas y en la sesión siguiente abordará las de Obras públicas y Banco.

Revoil y Radowitz siguen esforzándose en concertar un proyecto aceptable sobre policía.

En los círculos oficiales de Berlín prevalece la fe en una inteligencia próxima.

Noticias recibidas de Roma aseguran que el Rey de Italia ha hablado con Sonnino y Guicciardini, acerca de la Conferencia de Algeciras.

Guicciardini ha comunicado al monarca telegramas muy optimistas del delegado italiano, en los cuales éste dice que probablemente en la semana próxima terminará la Conferencia sus sesiones.

## EXTRANJERO

FRANCIA

Telegrafían de París que en Montpellier con motivo del inventario de las iglesias ha habido serios desórdenes, habiendo tenido que intervenir la fuerza pública; hubo bastantes heridos habiéndose practicado numerosas prisiones.

Manana abandonará el palacio del Eliseo Mr. Loubet y se posesionará de él Mr. Fallières.

CHINOS CONTRA EUROPEOS

Por telegramas de Shanghai, se sabe que reina en toda China gran agitación contra los europeos, no faltando versiones que afirman que esta agitación está apoyada por los japoneses en justa correspondencia del amparo y ayuda que los chinos les prestaron recientemente en contra de Rusia.

Entre el elemento europeo residente en China existe la inquietud que es natural, especialmente las misiones católicas, temen mucho por su suerte.

EL PAPA Y LA CONVERSION DE LA

PRINCESA ENA

Se habla de un telegrama dirigido desde Roma a Londres, en el que el Papa pide a la Princesa Ena de Battenberg que le envíe una declaración escrita en la cual manifieste que su conversión al catolicismo es dictada por sus convicciones religiosas y no por razones políticas.

FUNERALES POR EL REY CHRISTIAN

El Emperador de Alemania ha embarcado en el acorazado «Frisen» con objeto de trasladarse a Copenhague para asistir a los funerales del rey Christian.

El «Frisen» habrá llegado a Copenhague en la mañana de hoy, después de haber bordeado la costa septentrional de la Isla de Zelanda.

También habrán llegado hoy a Copenhague el Rey de Noruega, el gran Chamberlain de la corte de Inglaterra, representante de Eduardo VII, el general lord Methuen, representante del ejército británico, del que era general el difunto monarca, M. Tourtel y la misión francesa y el Infante D. Fernando, representante del Gobierno español.

RUSIA

No varía la situación del Imperio; todas las noticias coinciden en apreciar la excepcional gravedad de las circunstancias, llegando a temer por la suerte del emperador. No de otra manera pueden interpretarse las recientes medidas de exquisita vigilancia, acordadas para su persona, hasta el extremo de haber mandado construir una fortaleza que rodee su palacio, con objeto de asegurar la vida del Czar.

En Odessa, en Varsovia, en Moscú, en los principales Estados rusos, siguen practicándose registros y prisiones, aplicando medidas de rigurosa represión, verdaderamente terribles.

La revolución en Rusia va prolongándose demasiado, comprometiendo seriamente la vida política del Imperio.

## Desde San Fernando

15 de Febrero

Noticias de Marina.—Del Departamento

Para Madrid ha sido pasaportado el escribiente de segunda clase D. Carlos Fernández Aramendia.

Se expidió salvo-conducto a favor del tercer condestable del «Numancia», D. Emilio González Zuazo, para que haga uso de licencia, con sujeción al art. 14 del Reglamento de situaciones de buques.

Se ha dispuesto que el día 20 del actual se presente a reconocimiento el segundo condestable D. Manuel García.

Cesa en el taller de cañones y embarca en el «Numancia» el segundo ajustador D. Manuel Carril Pardo.

Se presentó en uso de licencia reglamentaria el alférez de navío D. Manuel Romero.

En la isla estuvo hoy el ilustre marino don Paseual Cervera.

Hoy se presentó de la comisión que desempeña en Ferrol, el capitán de navío D. Guillermo Camargo, que visitó al Excmo. Sr. Don José González de la Cotera, comandante general del Arsenal.

Estudios históricos

El exprés llegaron hoy de Madrid el teniente de navío D. Emilio Croquer y el auxiliar primero del Cuerpo de oficinas de Marina don Manuel Rodríguez Martín, que vienen con el objeto de cumplir la misión que se les confió por R. O. de 2 de Enero último en lo que se refiere a coleccionar cuantos documentos existen en los Archivos del Departamento relativos a la batalla de Trafalgar, a fin de formar un expediente completo de dicha función de armas, para facilitar su estudio técnico.

### El Sr. Gasset en Andalucía

El ministro de Fomento fué obsequiado ayer con un banquete en Jerez de la Frontera.

Al terminar la comida el Sr. Gasset habló, exponiendo el programa del Gobierno que se dirige á hacer patria fomentando la riqueza pública.

Después del banquete hubo recepción popular en la casa de Aladro, y terminada ésta, regresó á Sevilla el Sr. Gasset, dirigiéndose al «Giralda», donde se le obsequió con otro banquete.

De sobremesa, el concejal conservador de Sevilla D. Cristóbal Vidal, habló del proyecto de canal navegable hasta Lebrija. El canal tendría ocho kilómetros de extensión; sería un verdadero camino vecinal que favorecería la exportación de quince pueblos que producen materiales de construcción, y acefina principalmente.

También habló el ministro de otro canal navegable, que, partiendo del Guadalquivir, llegaría hasta Útrera. Presentó además unas bases para un reglamento de una Caja de Ahorros y préstamos agrícolas con un capital de 30.000 pesetas, máximo, fijando á los adelantados un interés de 4 por 100.

El Sr. Molini habló de la canalización del Guadalquivir. Según él, podrían regarse 41.300 hectáreas de las provincias de Sevilla, Jaén y Córdoba; las obras durarían diez años. Bastaría que el Estado consignara en los presupuestos una cantidad anual de pesetas 1.023.000. Además, los labradores contribuirían con 30 pesetas por hectárea y por año. También afirmó el Sr. Molini que las obras del corte de Tablada facilitarían la navegación por el Guadalquivir. Este proyecto está pendiente de que terminen los expedientes de expropiaciones.

#### Regreso á Madrid

Esta mañana regresó á Madrid el ministro de Fomento.

Viene muy satisfecho por haber podido conjurar, de momento, los peligros de la crisis obrera andaluza y se propone llevar á la práctica á la mayor brevedad los proyectos de nuevas obras que tiene en estudio á fin de fomentar la riqueza pública en aquella región.

De todo esto, así como de las impresiones que ha recogido en su viaje, ha dado cuenta el Sr. Gasset al jefe del Gobierno en una larga conferencia que ambos han celebrado.

### LA CARRACA

#### Base de operaciones navales

En el Ateneo de San Fernando se reunió la noche del 15 del actual las secciones del mismo, bajo la presidencia de D. Antonio Eulate, para controvertir acerca del importante tema «La Carraca, base de operaciones navales», tema propuesto por la sección de Marina que preside tan ilustrado jefe.

Lo interesante del tema y el fin que se persigue con su discusión en beneficio de San Fernando, no fué bastante á sacudir la apatía é indiferencia de la generalidad de cuantos aquí viven.

El Sr. Eulate pronunció un notable discurso, resumen de cuanto de bueno se hizo en el Ateneo, elogiando á los Sres. Camuñez y Aroniz, poetas; á los Sres. Sánchez Barroja, Jarzon, Pérez Monlor, músicos; á los oradores Peña Gálvez, D. Eladio Lucas y otros, y añadió, después de su ligero examen, que no obstante su reciente fundación, se echaba de ver que faltaba tocar un asunto de intereses y trascendencia suma y verdaderamente nacional.

La Carraca, base de operaciones navales, es asunto patriótico, porque España por sus condiciones es nación marítima; porque por su proximidad á Marruecos, en los mares que bañan al Sur de la península, han de desarrollarse en el porvenir sucesos internacionales de trascendencia suma. Por eso la Carraca, ese punto avanzado del Sur de España, es indispensablemente estratégico, indicado para base de operaciones que puedan de arrollarse por las contingencias ya apuntadas.

Es preciso que hagamos ver á la Nación entera que la base única que la Patria tiene en el Sur de España, es el Arsenal á cuyas puertas ese puerto militar han de desarrollarse, repito, acontecimientos trascendentes.

Ahora mismo los diplomáticos del mundo halláanse reunidos en Algeciras ocupándose en los medios de civilizar á Marruecos. Debemos, pues, de prepararnos para los acontecimientos del porvenir, si queremos con-

servar nuestra nacionalidad y prestigio marítimo.

Para ello precisamos marina, pero antes debemos tener donde guarecerla, abastecerla y carearla. La Carraca, tal como se halla, no es Arsenal; no es nada. En vez de producir miles de pesetas para sostener esos inteligentes obreros, debemos aunar todas las fuerzas, todas las iniciativas y todas las voluntades, para que los diputados gestionen con interés y el Gobierno nos conceda la necesaria limpa de los caños del Arsenal, de necesidad indispensable para sostenerlo y ponerlo en condiciones de calados para los grandes buques modernos.

Yo en este asunto no hago más que esbozar las ideas para que los dignos y competentes socios del Ateneo aporten su caudal de conocimientos y que miren por esta necesidad absoluta de la Patria, de la Marina, de esta ciudad y de Cádiz.

A la dignísima representación de la prensa aquí presente le ruego tome este asunto con el interés que merece y haga la propaganda necesaria para que venga al Ateneo á compartir sus trabajos con los socios cuantos aman á la Marina y á la Patria.

Yo, repito, no hago más, repitiendo una frase vulgar, que traer aquí unas flores, y como torpe jardinero, hacer el ramillete. Tal es el extracto del notable discurso del Sr. Eulate, extracto que no dá ligera idea de cuanto tan competente marino dijo sobre el particular.

Después, el ateneísta D. Cayetano Ojeda, teniente de navío de la Armada, leyó una concienzuda ponencia de la sección de Marina, que sentimos no poder reproducir por su extensión, demostrativa de la necesidad que España tiene por su clasificación mundial de nación marítima-militar, y después de aducir razonamientos que demuestran como principio indiscutible que España es esencialmente marítima y que todo momento es oportuno para la creación del poder naval, momento que lo acelera ó empuja el apremio de las circunstancias.

«Es bien conocida de todos, añadió, la idea expresada por Lockroy, que «La Marina puede considerarse como el termómetro que marca la prosperidad de las naciones». Y en efecto, pasad la vista por las naciones y veréis á la Reina de los Mares, la Gran Bretaña, en el apogeo de su poderío merecido á su poderosa flota, creando industrias, que expansionan su territorio, extendiendo su comercio al mundo entero. Francia con sus escuadras nos da idea de su industria, su comercio y su riqueza. Alemania con pasmosa tenacidad y energía crea un importantísimo poder naval en varios lustros, y va más allá de manera decidida con fines tal vez ignorados, al par que el Imperio se eleva y engrandece de manera maravillosa.

Alí tenéis la República Americana en su grandiosidad creada por y para la Marina, y veréis, por último, para no extenderme más, al pueblo nipón venciendo al Imperio moscovita por el exclusivo deseo conseguido de formar una moderna nacionalidad basada en el mar, camino ámplio y seguro de alcanzar el mayor grado de civilización, de cultura y de fuerza».

Signa la ponencia argumentando para demostrar, con profunda convicción, que la oportunidad es absoluta y los apremios del tiempo, de toda urgencia para crear en España el poder naval; y por á ello impulsarnos futuros y no lejanos acontecimientos; entre otras varias é importantes cuestiones internacionales pendientes, palpita actualmente la de Marruecos, de vital interés para nuestra patria, por derecho propio, por honor, y por que de esa otro lado del Estrecho es de donde se vislumbran rayos luminosos que nos enseñan la dirección que debe seguirse para alcanzar su futuro glorioso porvenir.

Termina la ponencia: «La Sección de Marina de este Ateneo, convencida de la oportunidad y apremiante necesidad de la creación de poder naval, somete este punto á discusión y se propone una vez discutido continuar la controversia respecto á los extremos siguientes:

- 1.° Necesidad de las bases navales.
  - 2.° Estudio de las más indicadas en la Península y provincias insulares.
  - 3.° Bajo el supuesto de ser la Carraca una de las bases, modo de ponerla en condiciones de que llene cumplida y eficazmente su cometido.
- (a) Limpia de caños.
  - (b) Talleres.
  - (c) Astillero y diques.
  - (d) Artillería y municiones.
  - (e) Carbón y demás pertrechos y viveres.
- Y 3.° Medios y recursos de que puede

disponer la nación para llevar á cabo lo propuesto.»

Discutióse el primer punto y parte del segundo, interviniendo en la discusión los señores Eulate, Vega (D. Joaquín), D. Tomás de Azcarate, D. Carlos Ponce de León y otros conviniendo todos en la necesidad de la limpa de caños si no se quiere ver paulatinamente morir ese importante Arsenal de la Carraca, única base de operaciones navales en el Sur de España.

La extensión de la controversia nos permite dar más amplitud á estas notas. El miércoles continuará la discusión.

### Centro de Ejército y Armada

#### ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES

El distinguido comandante de Infantería D. Alfredo Martínez Purata, explicó ayer la cuarta conferencia acerca del tema «Cuestiones de organización militar».

El conferenciante, después de un ameno exordio, se ocupó de la necesidad de crear una institución dedicada á propagar la instrucción en el tiro, entendiendo que esta fundación debiera ser nacional, haciendo sobre este punto atinadas consideraciones y proponiendo medios para que la Sociedad de Tiro nacional, creada en España, diera los resultados que fundaciones análogas dan en el extranjero, entendiendo que la mejor organización que ha de darse á dichas Sociedades, es la que presente un carácter mixto, esto es, cívico-militar, que es la tendencia seguida por las españolas, aun embriónicas por desgracia, y no muy apoyadas por el Estado; sin cuyo auxilio no pueden ejercer aquellas su máxima eficacia ésta se alcanzaría cuando el proletariado pueda disponer de cartuchería gratuita. Sumando esta subvención económica con dispensas de tiempo de servicio en filas á los que posean instrucción en el tiro, tales asociaciones adquirirían el debido y necesario desarrollo.

En estas deban continuar su instrucción en el tiro los soldados reservistas y los oficiales de la reserva deberán ejercer en ellas el papel de instructores y todos ellos tener participación activa en la constitución de nuevas sociedades de este interesante orden.

El método de instrucción debe no solo proporcionar tiradores de stans sino tiradores de grupo, convirtiendo el tiro en un ejercicio eminentemente práctico y estimulante, procurando llegar al colectivo de un modo progresivo, organizando concursos (de ellos los de conscripción para estímulo de la masa toda) y entre las distintivas representaciones principales, hasta á venir á parar á las maniobras en series mandadas por clases de la reserva ó del ejército territorial: todo con el fin de alcanzar la instrucción de la masa desde el punto de vista del fuego de tiradores. Es decir, que el tiro individual interesa muchísimo, pero como medio para alcanzar un fin, el tiro colectivo.

El Sr. Martínez Purata fué muy aplaudido por el numeroso y distinguido público que llenaba el amplio Salón de Actos del Centro del Ejército y de la Armada. Nuestra sincera felicitación.

### El inglés misterioso

Según comunican desde Valencia el juez ha dictado auto de procesamiento contra el inglés misterioso por delitos de estafa, pues pidió dinero con nombre supuesto y titulóse capitán de la marina inglesa.

Aunque reintegrás las cantidades estafadas subsistiría el delito, y, por lo tanto, se le seguiría proceso en cualquier caso.

Quiere escribir un libro relatando sus aventuras de viaje ó escribir artículos en algún periódico para allegarse recursos con que pagar las cantidades que ha perdido fingiendo ser un personaje.

### DEFICIENCIA DE NUESTROS PUERTOS

Cuando lleguen á término natural y definitivo las obras que actualmente se están realizando en la mayoría de nuestros puertos, resultarán completamente inútiles; efecto de que el desarrollo que el comercio marítimo alcanza requiere mayor amplitud de la marcada al proyectar casi todas esas obras; que en su lenta construcción no alcanzan los progresos y las necesidades del tráfico moderno.

Al iniciarse esos proyectos, se desconocía casi por completo el comercio de cabotaje

que antes se hacía con pequeños buques de vela, con los inconvenientes y retrasos que tales medios de transporta por mar ofrecían con una exportación insignificante y con horizontes comerciales muy limitados.

¿Es posible que iniciado ya nuestro renacimiento marítimo se mantenga semejante estado de cosas? Seguramente que no. Hoy que por desgracia los fletes disminuyen de un modo harto sensible y en que hay necesidad de evolucionar para transformar el movimiento marítimo, son incalculables los perjuicios que se derivan de las malas condiciones en que generalmente se encuentran nuestros puertos.

Casi todos ellos, concluirán más ó menos pronto, las obras en que hoy se entretienen, sin introducir las modificaciones esenciales en su estructura, ni tener en cuenta que los buques, por razón natural, aumentan, no solo en número sino también en tonelaje, y cuando se concluyan é terminen las obras actuales, se verá con espanto que han sido inútiles porque no satisfacen las necesidades cada día mayores del comercio marítimo.

Sensible es que no nos sirva de nada para la realización de esta clase de trabajos el hallarnos en comunicación constante con los principales puertos de Europa donde se ven grandiosas obras hidráulicas, llevadas á cabo en muy pocos años; con amplias dársenas, provistas de innumerables grúas eléctricas para facilitar la carga y descarga, con espaciosos y cómodos almacenes que eviten el vergonzoso espectáculo tan frecuente en nuestros puertos de que las mercancías se tiren al suelo, sin defensa contra las inclemencias del aire y del sol.

### TEATROS

#### COMEDIA

Está ensayándose en este teatro el hermoso drama a emán, en cuatro actos, *La rebrera*, original de Franz Adam Beyerlein, traducido directamente al castellano por Julio Brouta y Enrique Jiménez de Quiros.

Este drama ha tenido un éxito sin precedente en Alemania, y ha sido representado y sigue representándose con igual aplauso en los principales teatros del extranjero.

*La rebrera* será puesta en escena sin omitir ningún detalle, y con la misma absoluta propiedad con que se estrenó en Berlín, á cuyo efecto se están construyendo los uniformes, cascos, armas y correa.

Rosario Pino es la única actriz que toma parte en esta obra de costumbres militares, en la que trabaja Enrique Borrás y todos los actores de la compañía, vistiendo el uniforme de los hulanos y de otros cuerpos del ejército alemán.

### LA DIRECCION DE HIDROGRAFIA

En tanto que no se publica la reorganización definitiva de las oficinas centrales de Marina se ha resuelto que la Dirección de Hidrografía tenga á su cargo los siguientes servicios y atribuciones:

La organización y régimen interior del Depósito Hidrográfico.—La evacuación de consultas, informes y memorias, sobre Hidrografía.—La construcción, grabado y publicación de cartas.—La redacción y publicación de Derroteros. Aviso á los navegantes y demás noticias hidrográficas.—La Dirección, inspección, examen y aprobación de las comisiones hidrográficas y tramitación de los del Observatorio de San Fernando, que correspondan.—Propondrá é informará sobre la organización é instrumentos y material de las Comisiones Hidrográficas.

El director de Hidrografía despachará con el ministro los asuntos que impliquen modificación de régimen y en los que afecten variación en el presupuesto.—A fin de año expondrá al ministro los proyectos generales de trabajos, para el año siguiente del Depósito Hidrográfico y los presentados por el Observatorio y en primavera el plan general de trabajos de las Comisiones hidrográficas para la campaña de verano.—El director de Hidrografía dará directamente las instrucciones técnicas correspondientes al desarrollo de los trabajos que estén bajo su dirección y dispondrá la estación y movilización de los buques afectos á la Hidrografía con conocimiento del Ministerio.

Inspeccionará, cuando menos una vez al año, las Comisiones hidrográficas.—El subdirector del Depósito será también jefe de Negociado para informar sobre todos los asuntos encomendados á la Dirección de Hidrografía y serán auxiliares los Jefes y ofi-

ciales afectos á esta Dirección, incluso el ayudante personal del Director, que, además será el secretario de la Dirección.—El director de Hidrografía será vocal del Centro Consultivo y asistirá á las Juntas en que se trate algún asunto de los correspondientes á su Dirección y será también vocal nato de la Junta de Faros.

#### CUENTO

### EL BUQUE NAUFRAGO

Acababa yo de almorzar con mi antiguo amigo Jorge Garín, cuando un criado le entregó una carta llena de sellos extranjeros.

Jorge me dijo: «¿Me permites?—Eres muy dueño... Y empezó á leer ocho páginas de una letra inglesa, cruzada en todos sentidos. Leíalas con lentitud, con ese interés que provoca todo cuanto llega al corazón.»

Después dejó la carta sobre la chimenea y dijo sencillamente: «He aquí una historia que nunca te he referido, una historia sentimental en la que desempeñé un importante papel.»

Hacia de esto veinte años, tenía treinta, y era inspector de la Compañía de Seguros marítimos, que ahora dirijo. Me disponía á pasar en París la fiesta de primero de año, cuando recibí una carta del director, en la que me ordenaba que partiese inmediatamente para la isla de Re, donde acababa naufragar una fragata de Saint-Nazaire, asegurada por nosotros.

Aquella misma noche tomé el exprés y al siguiente día llegué á la Rochela.

Disponía de dos horas, antes de embarcarme en el vapor de Re «Juan Guítón», y di un gran paseo por la ciudad.

Una vez á bordo y ya en alta mar, me puse á hablar con el capitán, el cual me dió extensos detalles acerca del buque naufrago que iba y á inspeccionar y que se llamaba «La María Josefa».

«El barco —me decía mi interlocutor— está encallado en la arena, y aprovechando la marea baja, puede usted ir á visitarle á pie después de almorzar. Eso sí, sólo podrá permanecer en él hora y media, á lo sumo. Si tardara usted más, le daría la pleamar un disgusto.»

A los pocos instantes, llegábamos al pueblo de San Martín, término de mi viaje.

Después de haber almorzado, me dirigí á la playa, y aprovechando el descenso del mar, eché á andar por la arena, y al cabo de una hora llegué á la «María Josefa», casi destruida é inclinada sobre un costado. Subí al buque por la parte más baja y entré en el interior.

Ato continuo me puse á tomar notas acerca del estado de la embarcación y de la entidad del siniestro. De pronto oí voces humanas junto á mí. Subí al puente y vi que se hallaba á proa un caballero con tres señorías ó, mejor dicho, un inglés con tres misas.

Indudablemente, debieron asustarse al verme surgir del interior del barco, más que yo al escuchar sus voces.

Después de un instante de silencio, me dijo el inglés:

- ¿Es usted el dueño del buque?
- Sí, señor.
- ¿Podemos visitarlo?
- No hay inconveniente en ello.

Las tres niñas eran encantadoras, sobre todo la mayor, una rubia de dieciocho años fresca como una flor primavera. Hablaba el francés algo mejor que su padre, y nos sirvió de intérprete. Les referí el naufragio no si hubiese presenciado la catástrofe y bajé nuevamente con ellos al interior del buque.

A los pocos instantes el padre y las hijas sacaron sus álbums, que tenían ocultos en sus grandes abrigos, y se pusieron á sacar copias de la cámara.

Mientras trabajaban, la mayor de las niñas hablaba conmigo, sin que por eso dejara yo de seguir inspeccionando el esqueleto del barco.

Subitamente murmuró: «Me parece que el buque se ha movido. Presté atención y noté un leve rumor especial y continuo. ¿Qué podía ser? Miré por la escotilla y lancé un grito de terror. La pleamar subía é iba á rodearnos por completo.

Nos precipitamos sobre el puente; pero era ya demasiado tarde. El agua nos cercaba y corría hacia la costa con prodigiosa velocidad.

El inglés quiso arrojar desde la obra

### 80) Folletín del DIARIO DE LA MARINA

#### LOS

### DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

J. FENIMORE COOPER

nario. Sir Gervasio, al verlo, le hiz señas para que no pronunciase una palabra.

—Asunto del servicio, Sir Wycherly—dijo el vice-almirante—y espero me dispensaréis por algunos minutos.—Ruego á las damas y caballeros que se sienten á la mesa, cuando sea hora, y que nos traten como amigos antiguos. Lo mismo que haría yo en vosotros á bordo del «Plantagenet...» Almirante Bluewater, ¿queréis participar de nuestra conferencia?

—Al estar los dos almirantes en el gabinete de Sir Gervasio Oakes, se volvió

éste á Sir Wycherly, y le dijo en el tono de su superior.

—Os hubiera reprendido por vuestra tardanza, caballero-oficial, si no me hiciese sospechar vuestro estado que algo extraordinario ocurre. ¿Había pasado el correo por el pueblo de mercado antes de nuestra llegada?

—No, señor, almirante Oakes, y tengo la satisfacción de haceros saber que las comunicaciones oficiales llevan el camino de Londres desde hace algunas horas. Llegué á la casa de postas con tiempo suficiente para verlas en la mala.

—¡Hum! En el «Plantagenet» es costumbre de que en el momento que cualquier oficial acaba de desempeñar una comisión importante, dé conocimiento del resultado á su jefe.

—Creo que lo mismo sucederá en los demás buques de su majestad, Sir Gervasio Oakes, pero tengo para mí que el criterio propio, cuando no se opone á órdenes positivas, y aun oponiéndose en ciertos casos, es más útil para un oficial que un cumplimiento demasiado servil de lo prescrito.

—Esa distinción es muy justa, aunque más propia quizás para un comandante que para un oficial subalterno—repuso el almirante, mirando á su amigo, aunque en se-

creto admiraba el aire resuelto del joven. El criterio es un término de comparación, significando distinta cosa, con distintas personas. Quisiera saber lo que entendía Mr. Wychecomb; por criterio en esta ocasión.

—Tenéis todo el derecho posible á saberlo, y aguardaba únicamente me dijerais permiso para daros cuenta de lo que ha pasado. Mientras esperaba la salida del correo de Londres con los despachos y que reposase el caballo, llegué una silla de posta que conducía un caballero sospechoso de jacobinismo á su casa de campo, distante treinta millas al Oeste. Este señor conferenció secretamente con otras personas de sus mismas opiniones políticas, y fueron tantas las idas y venidas de mensajeros, que era imposible dejar de conocer que algo se tramaba.

Al ir á la caballeriza para ver cómo estaba el caballo de Sir Wycherly, pues había tenido ocasión de apreciar el valor de aquel animal, topé á uno de los criados del forastero, en conversación con el posadero. Cuando la silla siguió su camino, me dijo éste último que los viajeros traían grandes noticias de Exeter, las cuales consistían en que «Carlitos ya no se hallaba en la mar.» Me pareció inútil hacer preguntas á una

persona tan ignorante; por otra parte, nadie me pudo decir nada positivo, aun cuando á todos habían llamado la atención los modales y actitud del viajero y del que lo había visitado.

Por estas razones, me decidí á tomar asiento en la silla-correo de retorno, y llegué hasta Powey, donde obtuve la importante noticia de que el príncipe Carlos acababa de desembarcar, hallándose en estos momentos en tierra de Escocia.

—¡Luego! El Pretendiente está otra vez en campaña!—exclamó Sir Gervasio, como si ya tuviese sospechas de la verdad.

—Según mis noticias, no es el mismo Pretendiente, sino su hijo el joven príncipe Carlos Eduardo, más á propósito aún para perturbar el reino.

El hecho es cierto, sin duda, y como me pareció que no debía ignorarlo el comandante general de una escuadra tan hermosa como la que tenemos en esta rada, he hecho la posible diligencia para enterarnos de una novedad de tanto interés.

—Habéis hecho bien, joven, y acabáis de demostrar que la discreción puede ser tan útil y el criterio tan apreciable en un oficial como en un almirante efectivo de la escuadra blanca. Ahora, id á prepararos convenientemente para tomar asiento en la mesa

al lado de una de las más lindas criaturas de Inglaterra, donde espero veros dentro de quince minutos.—Aguardó que se cerrara la puerta, y dirigiéndose á su amigo, dijo:—¿Qué decís, Bluewater? estas noticias son positivas...

—Es indudable, y supongo que á ellas se refieren los oficios que habéis remitido al Primer Lod. ¿No os han cogido por sorpresa supongo?

—Confieso que no.—Ahora véis el aviso inapreciable que me dió nuestro agente en Burdeos últimamente, tales pruebas me presentó de la proyectada expedición, que consideré conveniente venir con la escuadra, bien al Norte, á fin de acudir con los buques á donde las circunstancias lo hiciesen necesario.

—¡A Dios gracias, la distancia á Escocia es grande, y es probable que cuando lleguemos á la costa ya esté todo terminado! Me hubiera alegrado saber por medio del joven que acaba de salir de aquí, qué clase de fuerzas navales y en qué número acompañaban al príncipe. ¿Queréis que lo haga llamar para preguntárselo?

—Es mejor que os mantengáis pasivo, almirante Bluewater. Os prometo ponerlos al corriente de cuanto llegue á mis oídos, lo



# Compañía Trasatlántica

## Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Febrero saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor **Alfonso XIII** 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 24 de Febrero saldrá de Barcelona, el 26 de Málaga y el 28 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 Febrero saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz el vapor **Montserrat**, 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 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, Carúpano, Coro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

## Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 3 de Febrero de Barcelona, habiendo hecho las escalas intermedias, el vapor **C. López y López** directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

## Línea de Buenos Aires

El día 3 de Febrero saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz el vapor **León XIII** 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 Tanger, Casablanca, Mazagan, Las Palmas, 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 Febrero saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagan 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 expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

**Avisos importantes.**—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, 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 se sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

# COMPANÍA ANÓNIMA DE PLACENCIA DE LAS ARMAS SUCURSAL DE LA DE VICKERS, SONS & MAXIN, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUÍPÚZCOA)

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 ejecutan toda clase de trabajos mecánicos, tales como 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)

## Gran Centro de Comisiones y Agencia de Negocios

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 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 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

## UNIFORMES PARA LA MARINA

E. QUINTANA

ARENAL, 15. SASTRERIA

**ACABA DE PUBLICARSE**

y á todos es interesante.

Vigésimasegunda edición, 1906.

**GUÍA COMERCIAL DE MADRID**  
Y SU PROVINCIA

PUBLICADA CON DATOS DEL ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BAILLIERE)

**CONTIENE**

**PRECIO**

En Madrid, 5 ptas. — En provincias, 5,25.

De venta en la Casa editorial de BAILLY-BAILLIERE E HIJOS, Plaza de Sta. Ana, 10, en todas las Librerías y Tiendas de objetos de escritorio.

## ASTILLEROS DEL NERVIÓN

### 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 fuedtes, armaduras, etc

### FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

## PRESUPUESTOS GRATIS

### Biblioteca Marítima Nacional

#### Santa Pola (Alicante)

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 á tarifa, que se manda á quien la pida.  
Se invita á los autores y editores á 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 á los últimos adelantos de los sistemas alemanes y norteamericanos; un apéndice con todas las estaciones costeras ó instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905.  
500 páinas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.  
*Rodríguez Marín (Manuel).*—«Mares territoriales. Estudio de derecho internacional referente á la extensión de las aguas jurisdiccionales, sobre el buen empleo de las artes de arrastra 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 de 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 á 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.

## IBARRA Y COMPAÑIA

### SEVILLA

#### LINEA 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 PASAJES GIJÓN Y SEVILLA

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS

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

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

Perfumería GIL  
Arenal, 2

**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 funcionando en España y Portugal.  
Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

## BIBLIOTECA "PATRIA,"

### MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso debidas á los mas 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, Silvela, etc.  
Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nombradía y cubiertas tiradas á seis 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.

#### OBRAS PUBLICADAS Y EN PREPARACION

DE

Menéndez Pelayo.—José Zañonero.—Alfonso Pérez Necoa, Conde de las Navas.  
Angel Guerra, etc., etc.

PRECIO: UNA PESETA

PIDANSE EN TODAS LAS LIBRERIAS DE ESPAÑA Y AMÉRICA

# DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI, 8, ENTRESUELO

## PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 peseta
» 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 50 céntimos, noticias una peseta.