

Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.606

Redacción y Administración

Madrid, Martes 5 de Junio de 1906

CALLE DE BARBIERI, N.º 8.

Segunda edición

MOMENTO CRITICO

Las fiestas de la boda tocan á su fin, y con ellas terminará la tregua política, para entrar de lleno en un periodo de acción fecunda, pues bien por unas causas ó por otras, el partido liberal, desde que vino hace un año al Poder no ha estado nunca en situación apropiada para realizar desde el Gobierno las reformas que en la dirección del país y en los servicios públicos constituyen su programa político.

Sensible sería que en estas circunstancias los hombres que forman la plana mayor de ese partido no estuviesen de acuerdo en las líneas principales del plan de marcha, pues no ya la interrupción de ésta, sino el emprenderla con vacilaciones, implicaría el fracaso del partido en su labor gubernamental, acreando funestas consecuencias para el porvenir del país.

El paso de los liberales por el Poder sin dejar rastro de su acción, como ahora ocurriría si el Rey se viese forzado por las disidencias de sus prohombres, á retirarse su confianza, sería la disolución de ese partido, por resultar un organismo atrofiado, y por tanto, inútil para la actividad fecunda, privando á la dirección política del país de un contrapeso para mantenerla en el sentido progresivo mientras se verificaba su reconstitución.

Y como ésta había de ser laboriosa y lenta, el nuevo aplazamiento de los problemas políticos que recaman soluciones en sentido liberal, constituiría un peligro para la paz pública y para el desenvolvimiento progresivo de España, del cual serían los únicos responsables los hombres que hoy figuran al frente de las diferentes agrupaciones del partido liberal, sino llegan á un desinteresado y patriótico acuerdo en estos momentos críticos.

Y no hay que dejarse llevar por alucinaciones y egoísmos que solo á la ruina conducen, sino atemperarse con sentido práctico á las exigencias de la realidad, que favorecen grandemente á la continuación de los liberales en el Poder, siempre y cuando se hallen dispuestos á emprender una labor enérgica de reconstrucción política y administrativa, satisfaciendo el ansia que de ella siente el espíritu público en el país.

Esperamos que ese sentido práctico se imponga á todos, y que el partido gobernante surja de la tregua política con la fuerza necesaria para realizar esa labor, imprescindible en los actuales momentos, á fin de asegurar el porvenir de España, cuya situación en el concierto internacional, donde ahora aparece con mayor apoyo, conviene afirmar y hacer sólida.

MARINA MERCANTE

Reserva naval norteamericana

Los buques inscritos en la reserva naval norteamericana disfrutan las siguientes subvenciones: 6 dólares al año por toneladas brutas de los vapores y 4 los veleros siempre que se dediquen permanentemente á la navegación internacional y á la pesca de altura.

Los que verifiquen dicha navegación y pesca, nueve meses al año como mínimo disfrutará los vapores \$11 dólares y los veleros \$1 al año por toneladas, y los que verifiquen los mismos servicios durante seis meses, 2 y 1 dol. ar respectivamente.

El Estado puede utilizar cuando lo considere preciso los buques que disfruten esas subvenciones, pero pagando al armador el flete previamente convenido, y con la obligación por parte de dichos buques de transportar la correspondencia gratuitamente.

Los buques subvencionados figuran en primer término en un registro denominado «Record of American for-ling shipping», ó en otro registro extranjero de notoriedad reconocida y contraen el compromiso de efectuar todas sus reparaciones ordinarias en el país.

La dotación de los buques subvencionados será de nacionalidad americana en proporción de una cuarta parte hasta el año 1911; de un tercio hasta 1916, y después de dicho término año deberá ser de la mitad, inscritos en la reserva naval todos los tripulantes del país.

Anualmente se verificará la inscripción de cada buque en la Reserva naval, pudiendo renovar el contrato por diez años como máximo.

Los capitanes y maquinistas jefes embarcados en buques norteamericanos de más de dos mil toneladas afectos al comercio extranjero y á la pesca de altura, tendrán derecho á una indemnización anual de 100 dólares; y el personal de igual clase embarcado en buques de menor porte, á una indemnización de 60 dólares.

Las clases subalternas (pilotos y maquinistas) recibirán respectivamente 60 y 30 dol. ars, y los marineros y fogoneros 25. Para percibir dicha indemnización es indispensable haber prestado servicio por un tiempo mínimo de seis meses.

El mensaje de los españoles en Buenos Aires

De un momento á otro entregará el ilustre vigués D. Martín Echegaray al Gobierno, el Mensaje de la colonia española de Buenos Aires interesando se lleven á efecto con la mayor urgencia las mejoras que se precisan para que los puertos de Cádiz y

Vigo estén en disposición de servir de escala á los vapores á quienes se otorgue el servicio de los viajes rápidos entre la República argentina y Europa.

En ese Mensaje, llenó de interés se exponen detalladamente todas las razones que el patriotismo de los españoles que viven en aquella región sudamericana ha podido encontrar como indispensables para que España se ponga en condiciones de responder al llamamiento de los intereses hispano-americanos que han de experimentar con tales expediciones un extraordinario desarrollo.

Pero el Sr. D. Martín Echegaray, propagandista incansable de tan noble causa, que desde Buenos Aires supo encauzar admirablemente tan patriótica campaña, ha reiterado en España toda la argumentación del Mensaje y además ha difundido con vivo empeño entre todos sus paisanos la idea de coadyuvar con los poderes públicos al fin deseado.

En el banquete de despedida, que con carácter esencialmente popular se ha organizado en Vigo, en honor de D. Miguel Echegaray y al que han concurrido todas las personas de arraigo y prestigio en aquella población, el Sr. Echegaray ha pedido una reforma general en la legislación de Aduanas, pues la vigente, en lugar de atraer á los extranjeros para que establezcan relaciones comerciales con España, les aparta.

Quitando el dedo en la llaga, D. Martín Echegaray ha puntualizado esa modificación que efectivamente es esencial, y por la cual, no refiriéndonos exclusivamente al puerto de Vigo, sino á todos los de España, hemos abogado nosotros repetidas veces, considerando que el estado actual en que dicha legislación rige no puede menos de resultar perjudicial para los intereses públicos y para el desenvolvimiento del tráfico marítimo.

No dudamos que el Gobierno, penetrado de todos los razonamientos del Mensaje de los españoles de Buenos Aires, resolverá con rapidez las indicaciones que en el mismo se le hacen, y estamos persuadidos de que la presencia de D. Martín Echegaray en los centros oficiales será fecunda en resultados prácticos. Importa mucho fijar la atención en que para lograr los fines perseguidos por nuestros compatriotas en la Argentina en lo concerniente al servicio de viajes rápidos entre Buenos Aires y Europa, los puertos de Cádiz y Vigo se hallan en condiciones muy diversas.

Respecto del primero, se puede decir que no hay cuestión, porque para que los vapores que hagan la travesía del Mediterráneo, Cádiz ha de ser, indudablemente el puerto preferido por las Compañías, sin que ningún otro pueda competir con él, dadas sus indiscutibles conveniencias. La competencia y la rivalidad se mantendrán solo entre los puertos de Vigo y Lisboa, porque la ley argentina ha consignado los dos para la travesía del Atlántico, concediendo á las Compañías de navegación el derecho de adoptar por uno ó otro.

¿Qué indica esto? Que donde la acción del Gobierno y de todos los esfuerzos debe acumularse y hacerse sentir, es en el puerto de Vigo, por medio de un servicio de enlace entre los vapores, y el ferrocarril que permita el rápido pasaje de los viajeros entre Buenos Aires y París, y al mismo tiempo mejorando las condiciones naturales del puerto de Vigo, muy superior al de Lisboa, á fin de que las empresas de navegación se decidan y opten por el primero sobre el segundo. Tal es el problema á resolver y no dudamos que el Sr. D. Martín Echegaray y el Gobierno llegarán á satisfactorias soluciones.

TODOS Á UNA

La nota dominante ahora es la relativa á una acción internacional para reprimir el anarquismo; y esa nota parece brotar espontánea en todos los países.

Empieza á comprenderse que el anarquismo de acción es el enemigo común, y para atajar sus progresos no hay más remedio que concentrar todas las energías sociales.

Es indudable que la secta anarquista, por muy secretamente que se organice, no podrá escapar á la acción internacional combinada, y que si ésta se realiza, el anarquismo sucumbirá.

Hoy los medios de difusión para toda clase de ideas por radicales que sean, están garantidas y la propaganda pacífica de toda clase de doctrinas, amparada por la ley.

Pero cuando á la propaganda pacífica de esas doctrinas y á la difusión legal de esos radicalismos sustituye la agresión cobarde y la violencia injustificada, no se puede responder de otro modo que con la proclamación solemne de la legítima defensa.

La acción internacional contra esos crímenes del anarquismo es necesaria y para que resulte eficaz convendrá que de ella participe de un modo activo, no solo la parte oficial y directiva de los distintos países ó nacionalidades, sino también la Sociedad misma; supuesto que ella es la que también sufre directamente las terribles y trágicas consecuencias de la campaña terrorista emprendida por el anarquismo.

No se trata solamente de las testas coronadas de los jefes de Estado, de los presidentes de Gobierno y altos funcionarios se trata también de los más humildes elementos sociales, de los individuos más modestos á quienes en esas ecatombas alcanza la metralla anarquista.

Debe constituir empeño de amor propio para los países civilizados el concluir con los anarquistas de acción como se concluye con la mala yo ba que perjudica los sembrados. Estimúlese y recompénsese á todo

el que aporte elementos de información contra esos enorgulmidos y establézcase un verdadero tecto de todos contra esa secta cuya mayor fuerza consiste en el misterio de que se rodea para ejecutar sus crímenes.

Y no se pierda de vista que en esta acción común internacional deben entrar todos, sin limitaciones y sin excepción, to los cuantos profesan ideas de orden, de libertad, de progreso y de civilización.

Pero para que el esfuerzo común sea de resultados prácticos es ante todo necesario, indispensable, dar una nueva organización á la policía, retribuyéndola decorosamente y dando á los que la constituyan seguridades de estabilidad á fin de que asegurada su base de vida puedan dedicarse libres de toda otra preocupación al cumplimiento de su importante misión.

Con esto y con poner á nuestros policías en relación con el exterior, á fin de que oportunamente tengan conocimiento de los complots anarquistas, que generalmente se tramitan fuera de España, creemos que se habrá alejado considerablemente un peligro que hoy desgraciadamente tenemos muy cerca, y para conjurar el cual, apenas si disponemos de medios adecuados.

FILOSOFÍAS

¡TODO PASA!

A pesar de lo mucho que se habla del miedo social, la gente se echa á la calle svida de disfrutar de todo, no perdonando charanza, retorta, ni minación ni espectáculo callejero de los que buensamente están á su alcance.

La verdad es que si hubiese de ponerse cara triste á todo, sería imposible la vida. Muerto el perro, dice el refrán, se acabó la rabia. Ya nadie cree posible que vuelva á estallar otra bomba; nadie al la policía, que está recibiendo estos días un vapuleo general de los censores de tanta que me río yo.

No digamos que la vindicta, pero por lo menos la curiosidad pública ha quedado satisfecha. Todos se han gana de ver la cara del anarquista de la calle Mayor y saber como era, y muy pocos serán los que hayan dejado de contemplar el retrato del criminal, que publican los periódicos.

Por la galería de retratos periodísticos pasan lo mismo los héroes que los criminales. Gracias á ella hemos podido conocer á algunas de las verdaderas víctimas del atentado y al feraz varón de esas vidas malogradas. Hasta á la ventera, que sirvió á criminal una torti francesa, de tres huevos, en el ventorro de Los Jerónimos, han podido conocer los metomentodo que pululan como los mosquitos, por todas partes.

Del que no se ha visto un solo retrato ha sido el guarda jurado muerto, á quien se debe el trágico fin del anarquista Morras, apellido simbólico que ha circulado en pocos días por todas las líneas telegráficas del mundo. Sin duda ese infeliz guarda, héroe ocurro que ha salido á la notoriedad universal después de muerto, no se había puesto jamás delante de una cámara fotográfica, ¡esto ha ido ganando!

La vida es un pelotazo de muerte, ó de reforma radical, que para el caso es lo mismo, es la policía. Comprobado que no sirve para nada, las gentes, con justicia ó sin ella, se indignan de que á casualidad, y no los agentes de la autoridad, hayan sacado á escena al criminal de Sabadell.

Pero como todo, ese peligro pasará, y no se pasará el miedo de las gentes? Y si así no fuera, no se podría vivir. Es lo que pasa en los otros donde abundan las liebres están todas ellas royendo tranquilamente sus hojas vegetales. De pronto suena un tiro, y veloces como saetas, desaparecen; pero al poco tiempo, si el silencio se hace, vuelven á aparecer sin acordarse para nada del anterior susto.

Dentro de poco, las gentes que hoy se indignan con la policía volverán al silencio, y los agentes á su habitual modorra y volverán también á su lugar de descanso cuantos tienen la responsabilidad de la vigilancia. ¿Quién pone puertas al campo? Y si ocurre una nu va cat strofe, surdirá una reprensión nueva, y una justa pero vieja y repetida censura de la inutilidad de la policía. ¡Y vamos viviendo!

La verdadera filosofía está en no sacar las cosas de quicio; pero no todos saben ser filósofos, y cuando deben chillar, callan, y en cambio chillan cuando no debían estar callados. Ahora estamos en el flujo de la indignación, justifica hasta no más, y después estaremos en el reflujo del sosiego, también justificado, hasta que las circunstancias varíen y cada cual hable de la feria, como se abre ocurre, según le vaya en ella.

Y como dijo el oro, el italiano consiguio: se non possiamo andar col corpo, andiam col spirito.

Abel Imart.

MARINA MERCANTE

A un marinero

II

Decía al final de mi anterior artículo que dejaba para el siguiente la parte más interesante, como si dijéramos el rabo, y prometía, al mismo tiempo, desarrollarle como es debido.

Como siempre me ha gustado cumplir mis promesas, en la medida de mis fuerzas, voy á procurar dar cumplimiento á ésta, haciendo antes la siguiente advertencia á la Sociedad de patronos titulada «La Alborada», que interin no se rebatan los argumentos expuestos por mí en «La única solución justa» no estoy dispuesto á continuar esta discusión, siendo esta la última vez que con tal objeto cojo la pluma. Y dicho esto, á guisa de proemio, vamos ahora con la famosa práctica de los patronos, que es por antonomasia el babilis de la cuestión.

Dice usted en su artículo, señor marinero, que el que se ex una de patrón de cabotaje ha verificado seguramente más navegación por la costa que lebras tiene mi sabroso artículo (y no con pocas, de modo que tenemos en este marinerito acentuado reunidas las dos condiciones más precisas para mandar en el cabotaje: conocimientos profesionales prácticos y verdad, comprende usted y etc., etc.

Pero vamos á ver, señor marinero, ¿usted no sabe que el DIARIO DE LA MARINA,

como su mismo título indica, había de ser leído exclusivamente por marinos? ¿O es que tan ignorantes los juzga usted que se le figura no saben á qué atenerse con respecto á esa famosa práctica? Porque precisamente ahí radica la nulidad, por así decirlo, de todos esos nombramientos de patronos de cabotaje.

Una profesión que basa su fundamento de existir en la práctica adquirida á fuerza de tiempo y navegación y para el examen de la cual no sólo no se exige la prueba de dicha práctica, sino siquiera un certificado de su tiempo de navegación, una papeleta de desembarque, algo, en fin, que garantice que este individuo que opta á dicho título ha embarcado siquiera; ¿puede darse caso más absurdo?

Siquiera á los pilotos, aparte de sus conocimientos científicos, se les exige un certificado de prácticas de mar, que fluctúan entre un año ó año y medio próximamente, ítem más, para obtener el de capitán son necesarios otros dos años de práctica, que sumados al año que se necesita para ser piloto hacen tres años y medio ó cuatro de práctica.

Parecería lógico que al patrón de cabotaje, por razón de su escasez ó nulidad de los conocimientos científicos que al piloto ó capitán acompañan, se les exigiera, cuando menos, doble número de años de práctica que al capitán para, de este modo, compensar su deficiencia teórica. Esto sería lo lógico ¿no es verdad?... pues no, señor, á pesar de la lógica y en contra del sentido común, para optar al título de patrón basta con ser inscriptor marítimo, tener cumplidos veintidós años y contestar á las generales del programa.

Así se dió el caso, citado por *La Derrota* (de feliz recordación) y confesado por el propio individuo, de un patrón de cabotaje que en su vida había embarcado, es más, que tenía la seguridad de marcarse si se embarcaba, el cual por aquel tiempo desempanaba la plaza de guarda jurado en el muelle de Gijón.

Y que este caso no es una excepción lo prueba el siguiente: Un carabinero de mar, natural de Cartagena y que en su vida ha navegado por la costa cantábrica, no hace todavía dos meses, se examinó de patrón de cabotaje de esta costa, para tener mayores derechos, según él mismo confesó, á ser patrón de faldía.

¿Qué les parece á los Sres. Alba y Compañía de la tan famosa y encañada práctica de los patronos de cabotaje?

Porque esto no significa que esos señores hayan burlado ninguna ley para examinarse de tales patronos, como estos señores lo hicieron, lo que lo hacen cualquiera y seguramente lo habrán hecho bastantes más; esto lo único que significa es que esa tan famosa práctica es una fila de las muchas que corren por ahí como verdades inconcusas.

Y para terminar: ¿qué comen ó prurito es ese que les ha entrado de entrar á todo el mundo de lo que más interés debieran ustedes en tener oculto?

¿No bastaba que lo supiéramos ustedes y yo, sino que necesitaban que el público se enterara de estas cosas?

Porque á cada párrafo largan el «¿se enteró usted Sr. Roig?» «¿comprende usted, Señor Roig?» El Sr. Roig, como ustedes ya habrán visto, estaba enterado, antes de que ustedes le enterasen, lo suficiente respecto á este asunto, ha examinado ó ayudó á examinar algunos patronos, sabe por tanto lo que son sus famosas prácticas, y no hubiera dicho esta boca es mía si ustedes no le hubieran buscado; pero ya que así les pareció conveniente, con su pan se lo coman.

Respecto al reto que usted lanza, como yo no represento ninguna colectividad, según le dije en mi primer artículo, no puedo comprometer los derechos de mi clase en semejante lucha, pero sí puedo hacer lo siguiente.

Vea usted, Sr. Alba (como presidente de «La Alborada» me dirijo á usted por crearle uno de los más capacitados para contener conmigo en este asunto) vea usted el medio de conseguir del Sr. Concas, ya que tan propicio les es, que aliste dos vapores de 200 ó más toneladas brutas, lo más análogos que posible sean en construcción, fuerza de máquina y andar, por ejemplo, dos guardacostas de esos que duermen el sueño de los justos en los puertos, y ya siendo de un sitio cualquiera del Mediterráneo, Barcelona por ejemplo, vamos á recorrer todo el litoral de España, haciendo escala en 20 puertos y radas del Mediterráneo y otros 20 del Cantábrico, sin tomar práctico en ningún puerto y con la obligación material de pasar por dentro de bajos y arranchar la costa á la menor distancia posible.

El que realice el viaje en el menor espacio de tiempo y sin contratiempo de ningún género, ganará al finalizar este la cantidad que usted tenga por conveniente estipular. Y no va más.

REGINO ROIG.

ECOS NAVALES

Grandes maniobras navales inglesas para 1906

El Almirantazgo ha publicado el plan para las próximas grandes maniobras navales de este año.

Se dividirán en dos distintos periodos separados por una semana, cuyo intervalo se dedicará por los Almirantes á ejercicios tácticos en sus respectivos mandos.

Los buques de guerra que tomarán parte serán los pertenecientes á las Escuadras del Canal, Mediterráneo y Atlántico con sus cruceros y torpederos; la primera, segunda, tercera y cuarta Escuadras de cruceros y los buques de las divisiones de reserva en los puertos de Inglaterra. Los únicos bu-

ques que no tomarán parte en el primer periodo de las maniobras serán los que se hallan haciendo grandes reparaciones.

El primer periodo de maniobras ha de servir para probar las medidas para la movilización de la flota. La cooperación de la Marina mercante se verificará en el segundo periodo.

La idea general en el segundo periodo está basada en el supuesto de que la guerra ha estallado entre una fuerte Potencia Naval (color rojo) y otra más débil pero que dispone también de formidable poder naval (color azul).

Aunque en tales circunstancias, el objetivo primario del almirante en jefe rojo sería buscar y destruir la flota azul donde quiera que la encuentre, no es de esperar que el almirante en jefe azul se arriesgue en una acción general con la flota roja, á menos que no pueda entrar á un tiempo en la acción con toda la suya y en condiciones que le sean favorables.

Entre las resoluciones que este último debe tomar para producir una dispersión en la flota roja, con objeto de colocarse en esas condiciones, la que tiene más probabilidades de éxito es atacar el comercio marítimo de la Potencia roja.

Al adoptar esa resolución, ha de contar no solo con las pérdidas que en ese momento ha de causar al enemigo, sino también con que en la nación roja, que depende esencialmente de su comercio, se creará un gran pánico nacional que forzará al almirante rojo á dispersar sus fuerzas en tal extensión, que ni el riesgo de aquel momento para el comercio marítimo ni la sana estrategia, lo justifiquen.

La investigación de los riesgos del momento á que queda expuesto el comercio marítimo en esas condiciones y los mejores medios de protegerlo, sin sacrificar el primordial objetivo de obligar á una batalla decisiva á la flota del enemigo, es evidentemente de gran importancia no solo para aquellos que tienen que dirigir las operaciones sino también para la nación comercial.

Un cálculo por bajo, de los riesgos para el comercio y una concentración demasiado exagerada de las fuerzas rojas, podria dar al enemigo la oportunidad para infligir grandes é inevitables pérdidas en la Marina mercante, mientras que, por el contrario, un cálculo por alto del riesgo, podria producir una gran alza en las primas de seguros y la paralización del tráfico, lo que sería más danoso que las pérdidas directamente infligidas por el enemigo.

En cada uno de estos casos se determinaría una petición de los nacionales de la Potencia roja, para que se efectuase una dispersión poco juiciosa de las fuerzas rojas, formando expediciones para la protección directa del tráfico marítimo, exponiéndolas á ser derrotadas en detalle y reduciendo grandemente la oportunidad de obligar al núcleo de la flota enemiga á entrar en combate.

Tales son á grandes líneas los problemas que se han de resolver (en cuanto sea posible y practicable) durante las venideras maniobras.

La pérdida del «Montagu»

Traducimos de *The Globe* de Londres:

«Todo el país siente con la mayor pena el desastre que significa la pérdida de un acorazado tan hermoso como era el «Montagu», y sus oficiales y tripulación tienen las simpatías generales aumentadas con la satisfacción de que por fortuna ninguno de ellos haya sufrido personalmente.»

«Todo hace presumir que la pérdida del buque sea total apesar de la esperanza que muchos abrigan de que el Almirantazgo lograria ponerlo á flote.»

«Al considerar este desastre hay que hacer notar que el interés por la Marina de guerra es tan grande en el país, que todos en él se enteran de cuanto á ella concierne, y la noticia del menor accidente en su servicio, se extiende con rapidez por todas partes, mientras que á menos que en el naufragio de un buque mercante haya gran pérdida de vidas, nadie oye hablar de los accidentes de los buques de la Marina del comercio, á no ser los pocos directamente interesados en ellos.»

«También debe hacerse notar las enormes y graves dificultades con que los oficiales de Marina de guerra tropiezan en las navegaciones. El capitán de un buque mercante rara vez ó nunca deja su bien trillada derrota, y conservarla en su navegación á largo de costas conocidísimas por tal causa, es cosa sumamente sencilla, cuestión de más ó menos marcaci nes. En la Marina de guerra los buques navegan por todas partes y fuera siempre de las derrotas generales, y por sitios donde la costa es peligrosa y donde de las rocas y bajos constituyen un gran riesgo aun con tiempo hermoso. En el caso presente la espesa niebla hizo inútiles las precauciones usuales, siendo cuestión de suerte para el mejor marino el haberse librado de encañar.»

«Hay que hacer resaltar el hecho de que la Marina de guerra tiene que afrontar más peligros que la mercante en sus navegaciones, lo que hace indiscutible que el almirantazgo se resista por más tiempo á montar un servicio propio de salvamento, pues como nuestro corresponsal indicó antes de Ayer, la falta de este servicio se ha dejado sentir mucho en este accidente y en los recientes ocurridos á los submarinos, habiendo habido necesidad de recurrir á empresas particulares. Es de esperar que la pérdida del «Montagu» le hagan variar de conducta.»

Compañía Trasatlántica

Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Mayo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Ooruña, el vapor **Reina María 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 isla de Santo Domingo.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

El día 26 de Mayo saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor **montevideo** 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 Mayo saldrá de Barcelona, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, el vapor **ANTONIO LÓPEZ** directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabana, 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, Cardoano, Oro y Cumaná con trasbordo en Puerto Cabello y para Trinidad con trasbordo en Curacao.

Línea de Filipinas

Saldrá de Liverpool y el día 26 de Mayo 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 May saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz, el vapor **P. de Santiago** 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, 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 Poo

El día 25 de Mayo saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Poo, con escalas en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger

Salidas de Cádiz: Lunes, miércoles, y viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Actos 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 son 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 & MAXIM, LTD DE LONDRES

FÁBRICA EN LA VILLA DE PLACENCIA (GUIPÚZCOA)

En esta fábrica se construyen cañones, ametralladoras, montajes, municiones, etcétera, de los sistemas que son propiedad de la Casa Vickers y de los modelos que el Gobierno pueda confiarle, así como, mediante convenio especial, los carros de vapor sistema Thornycroft tan generalizados en Europa para servicios militares, industriales y municipales.

Se ejecutan toda clase de trabajos mecánicos, tales como reparación de máquinas, automóviles, etc.

Para informes pueden dirigirse a la

Dirección General—Montalbán, 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. 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

ASTILLEROS del NERVION

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, molinadores, dragas. Reparación de cascos, máquinas y calderas. Dique seco de 182 metros de largo por 28 de ancho. Machina de 400 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 tracción. Instalación de lavaderos. Construcciones metálicas, como fuedtes, armaduras, etc

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS
PRESUPUESTO 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 funcionando en España y Portugal. Se envían presupuestos, planos y especificaciones al solicitarlos.

Biblioteca Marítima Nacional

Santa Pola (Alicante)

Publica y remite periódicamente 4.000 ejemplares de los 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 mandan a que se 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.

Rodriguez Martín (Madrid).—«Derechos 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 de Derecho Marítimo Internacional. Un tomo, en cuarto, cuatro pesetas.

Este Centro se encarga de servir cuantas publicaciones se le pidan, en iguales o 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 cambio sobre el director de la Biblioteca Marítima Nacional.

ANUARIO DEL COMERCIO

DE LA INDUSTRIA, DE LA MAGISTRATURA Y DE LA ADMINISTRACIÓN DE ESPAÑA

CUBA, PUERTO RICO, FILIPINAS, ESTADOS HISPANOAMERICANOS Y PORTUGAL (BAILLY-BAILLIERE)

1906

Año XXVIII de su publicación.

TRES VOLUMINOS TOMOS

Ilustrado con Mapas en cartulina de las 48 provincias y el de Portugal.

CONTIENE

DATOS Estadísticos.—Geográficos.—Históricos.—Descriptivos.—Monumentos.—Vías de comunicación.—Telegráficas, telefónicas, postales.—Producción agrícola, industrial, minera, etc.—Comercio.—Industria.—Principales contribuyentes.—Magistratura.—Administración del Estado, provinciales, municipales eclesiásticas.—Ferias.—Planta mayor.—Aranceles, etc.—En fin, cuanto de estos pueden ser útiles al comerciante, industrial, oficinas del Estado, sociedades de todas clases, a las personas de carrera, civiles, militares, marinos ó eclesiásticos.

ES EL ÚNICO que contiene detalladamente la parte **0** cual por sus **Resoluciones de utilidad pública por RR. OO.**

ES EL ÚNICO que contiene todos los **pueblos** de España por insignia antes que sean ordenados por provincias, partidos judiciales, ciudades, villas ó lugares, incluyendo en cada uno, 1.ª una descripción geográfica, histórica y estadística, con indicación de las cartteras, estaciones de ferrocarriles, telegráficas, telégrafos, ferias, establecimientos de baños, círculos, etc.; 2.ª la parte oficial, y 3.ª las profesiones, comercio é industria, con los nombres y apellidos de los que las ejercen.

ES EL ÚNICO que da por sus tres volúmenes de apellidos, profesiones y calles los habitantes de **Madrid, Barcelona y Valencia.**

ES EL ÚNICO que da por sus dos tomos de apellidos y profesiones los habitantes de **Sevilla, Lugo y la Habana.**

ES EL ÚNICO que da una información sumaria de todos los **Estados Hispano-Americanos.**

ES EL ÚNICO que da una información completa de todos los **Estados Hispano-Americanos.**

1.ª América Central: Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador y República Dominicana.

2.ª América del Norte: México, Chile, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, República Argentina, Uruguay, Venezuela y Guayana.

ES EL ÚNICO que contiene **Portugal** completo.

ES EL ÚNICO que da una **Sección extranjera**, con las señas de las principales casas comerciales en España, con el nombre y sellos del representante.

Precio: 25 Ptas.

FRANCO DE PORTES

ES EL ÚNICO DE ESPAÑA QUE ESTÁ COMPLETO

ES EL ÚNICO QUE CONVIENE AL ANUNCIANTE PORQUE SE LEE EN TODO EL MUNDO

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE é Hijos, Plaz. Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

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 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 Hoyos, Consignatario.

BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso deudadas a los más distinguidos literatos españoles. La mejor recomendación de esta «Biblioteca» es, decir que ha merecido las señas de literatos como los Sres. Pereda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fiestarot, Duque de Rivas, Silvela, etc. Los tomos que publica contienen preciosos grabados de artistas españoles de gran nomenclatura y cuartas tiradas á seis colores con el retrato del autor de cada obra.

PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.
» Conde de Bernar.
» Conde de Camille.
Ilmo. » Barón de Vilagaya.
Excmo. » D. Joaquín Sánchez de Toca.

PRECIO: UNA PESTA

SE VEN EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA

Perfumería GAL
Arenal, 2

DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION. BARBIERI, 18, ENTRESUELO

PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
» Trimestre.....	4,50
» Semestre.....	9
» Un año.....	18
Provincia: 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 centimos, noticias una peseta.