

# Diario de la Marina

Año XXXVIII - Número 11.625

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Madrid, Jueves 23 de Junio de 1906

CALLE DE BARBERI, NÚM. 8.

Segunda edición

## MARINA MERCANTE

La crisis por que pasa la Marina mercante de España, no es peculiar á nuestra nación, sino que afecta á la de las demás, en las cuales no impera el régimen de las primas.

La misma Inglaterra, nación individualista por excelencia, donde todo dimana de iniciativas y energías que se originan y desarrollan con independencia de todo impulso y protección del Estado y que ha venido siendo la dueña absoluta del comercio marítimo, también se resiente y principia á preocuparse de la competencia que en el mar le hacen las Marinas de otros países donde se les ampara con primas y subvenciones.

Varias son las reuniones que han celebrado últimamente los armadores ingleses á fin de discutir punto tan importante alarmados por la baja de los fletes para llamar la atención del Board of Trade acerca de la situación de inferioridad que crean á la Marina mercante inglesa los procedimientos protectores de otras naciones.

Si Inglaterra se preocupa y sus navieros se deciden á pedir compensaciones á fin de afrontar la concurrencia comercial en el mar ¿qué no sucederá en España donde con menos recursos, la Marina mercante está en completo desamparo?

Es preciso considerar que si en España por el esfuerzo propio, sin enterarse nadie ha surgido una flota comercial que llegó hace media docena de años á ocupar el sexto lugar entre las de Europa, es que existen condiciones especiales en la nación, para el transporte marítimo y representando éste un elemento grande de riqueza, el Gobierno en los momentos de crisis debe acudir á su sostenimiento, al objeto de no paralizar su desarrollo y por el contrario fomentarlo.

Francia veía disminuir su comercio marítimo de un modo alarmante, y con gran previsión se dedicaron sus estadistas á remediar el daño, prorrogando por la ley de 1902 las primas por tonelada de carga y milla de navegación, establecidas en 1891, que salvaron la flota mercantil francesa de la ruina; en ese ejemplo, y en el de Alemania, Austria é Italia, debían inspirarse nuestros hombres públicos, concediendo á los intereses marítimos del país atención preferente.

Mucho más que las cuestiones políticas que en el día se debaten y tienen á España en expectación, importa para el levantamiento del país su desarrollo comercial, y una vez demostrado que tenemos gran aptitud, por situación y genio de raza, para las empresas de mar, se deben alentar éstas por cuantos medios estén al alcance del Gobierno, preocupándose de la suerte de nuestra Marina mercante, que mantiene á cantidad considerable de habitantes del litoral y dejan el país importante riqueza.

Varios han sido los intentos en estos últimos años para dictar una ley de protección á la Marina mercante, pero todos han fracasado por no haber sabido armonizar los intereses de los diferentes elementos que integran á dicha Marina y por los obstáculos que el Fisco ha opuesto siempre á la reducción de unos lesivos derechos de abanderamiento en mal hora implantados.

Pero ahora el general Concas, después de incesante lucha de seis meses ha logrado convencer de la necesidad de la reducción á la Dirección de Aduanas en el ministerio de Hacienda, y por fin en los nuevos Aranceles que hoy publica la Gaceta, aparecen rebajados los derechos de abanderamiento, en un 25 por ciento, de modo que de 17 pesetas bajan á 12 en los vapores de carga.

Y como quiera que en lo que respecta á la armonización de intereses de todos los elementos que integran la Marina mercante, de poco tiempo á esta parte se ha aclarado mucho la situación, permitiendo fijar el alcance de cada uno de ellos dentro de la Ley, no dudamos que en la próxima legislatura se ha de abordar y dar por completo cima á tan interesante problema.

MARINA MERCANTE

## LAS PRIMAS A LA CONSTRUCCION EN FRANCIA

En la vejeta República, que es un país que se preocupa mucho de la Marina comercial, la cuestión que predomina entre armadores y navieros está contenida en la siguiente pregunta: ¿Existen en Francia demasiados astilleros?

En 1898, cuando se inició en los centros parlamentarios la gestación laboriosa que dio por resultado la ley, muerta al nacer, del 7 de Abril de 1902, en el dictamen sobre el presupuesto general para 1898, y en la parte relativa al ministerio de Comercio se decía:

«El número y recursos de los astilleros france-

ses actuales es notoriamente insuficiente para satisfacer las necesidades de la Marina mercante. Sería menester... la creación de nuevos establecimientos... la instalación de astilleros capaces de construir vapores de grandes dimensiones».

Esto se consideró entonces como el argumento principal invocado para obtener la compensación de armamento; pero resulta que en 1898 Francia no tenía suficientes astilleros mercantes. En efecto, para convencerse de ello, basta comparar, por ejemplo las toneladas de Marinas mercantes construidas á la sazón en Francia y en Alemania.

Hasta entonces no había en Francia más que los siete astilleros siguientes: los de Nantes, los de Loira, los de Penhoët, los de Normandía, los de «Forges et Chantiers» del Mediterráneo, los del Gironda y los de La Ciotat.

Estos eran los que con justicia se clasificaban de verdaderos astilleros, y lo que justificó la frase de un distinguido publicista profesional francés al decir que el gran defecto de la ley de 1898, fué el entregar los armadores, atados de pies y manos, á merced de los constructores.

Ahora bien, desde 1898 hasta el presente ¿se han creado nuevos establecimientos? En 1899 se crearon dos, exclusivamente para la Marina mercante uno en Dunkerque, otro en Po-t-de-Bouc.

Desde hace dos años se viene diciendo en las comisiones y en el Parlamento, que en Francia hay demasiados astilleros y que es preciso resignarse á dejar perecer algunos, como en los bloques se sacrifican á veces las bocas inútiles. Y se pretendía hacer una ley nueva para cristalizar, en cierto modo, tan peligrosa situación y aumentar el mal, sosteniendo artificialmente la existencia de la industria de la construcción.

Objétase sin embargo que si los astilleros franceses están ociosos no es tanto porque sean demasiados en número, sino porque están privados de protección. Protéjaseles, dicen y se verá cómo recobran actividad y con la vuelta al trabajo y la tendencia á la especialización se comprobará que no sobra ninguno, que hay los suficientes y que la ley de 1902 es beneficiosa.

Pero no falta quien diga: ¿por qué los alemanes construyen 250.000 toneladas de barcos mercantes al año, y solamente 100.000 los franceses? La marina mercante francesa excede en dos quintas partes á la alemana, y sin embargo no suministra suficientes elementos de vida á sus astilleros.

El problema es el siguiente: ¿Deben concederse primas á la construcción ó hay que dejar sucumbir, por falta de trabajo los astilleros nuevos que se han creado á costa de tantos sacrificios?—X.

## LA CORRIENTE PROTECCIONISTA

El extraordinario desenvolvimiento adquirido en pocos años á esta parte del tráfico marítimo alemán, es la demostración palmaria de la influencia ejercida en la prosperidad del Imperio por la adopción de la política económica proteccionista.

En vano sostienen algunos economistas teutones que Alemania debe buscar su salvación en la limitación de sus necesidades, en una especie de autonomía económica que permitiese á su agricultura satisfacer las exigencias nacionales y á su industria responder al consumo interior, acudiendo lo menos posible al extranjero.

La teoría contraria, arraigada en la masa general del país, que cree sin cesar, no deseando otra cosa que trabajar para vivir, es la que priva.

La bandera del imperio lleva ya escrito el lema: «unser Zukaunft liegt aus dem wasser», y el Gobierno alemán sigue la senda de la «Weltwirtschaft und Weltpolitik», política económica mundial de que «World wide interests» que guía á los avanzados anglosajones.

Guillermo II, orgulloso con razón de su floreciente imperio, ve á sus súbditos progresar y llevar el comercio y el nombre alemán á todos los confines del planeta, desde Kiau Techeu hasta Buenos Aires, desde el Damaraland á Nueva York.

Es curiosa la rápida transformación de ideas que se ha operado en la marcha de la política económica de Alemania á poco de constituirse el imperio.

Bismark en su juventud miraba con cierto recelo á la industria y á los obreros industriales. Cuando puso el sello á la unidad alemana, se dedicó al estudio de las cuestiones económicas, y eso fué una revelación.

En el as vió que todo tenía que cambiar; que los tiempos eran otros. Las potencias se disponían á caminar por derroteros nuevos. Francia, después de haber dado á los alemanes sus millones, prosperaba gracias á métodos que no tenían nada de librecambistas.

América por medio de una elevación de tarifas pudo rechazar á sus competidores en los mercados del mundo. Solamente dos naciones perdían terreno: Inglaterra, por causas diversas y Alemania, por su falta de orientación.

Rusia en 1877 dió la señal del proteccionismo, Austria un año después puso en vigor un régimen casi prohibitivo; Francia desde 1881 á 1882 concertó una serie de tratados que parecían una amenaza al imperio alemán.

Bismark siguió la corriente proteccionista, viendo en los ingresos aduaneros una mina inagotable para atender á los gastos imperiales, recursos independientes de la tributación del país.

Y después de haber creado la unidad nacional por la guerra completó su obra dando al imperio los medios de subsistir en la paz, escribiendo en su programa este lema: «Schutz der nationalen Arbeit», que quiere decir: protección al trabajo nacional.

## DESDE CADIZ

27 Junio.

Noticias de Marina.—Del Departamento

Se ha dispuesto que el ordenador de Marina don José Carlos Roca se encargue del destino de comisario interventor del Departamento, en cuyo destino cesa el contador de navío de 1.ª clase don Francisco Enriquez.

—Se remite al subsecretario instancia del alférez de navío D. Ignacio Poesi que solicita dos meses de licencia para asuntos propios.

—Se noticia al Intendente é interesado Real orden disponiendo que el teniente de navío don José María Martín Peña, quede para eventualidades en el Departamento.

—Remítase al subsecretario instancia del tercer contramaestre D. Antonio Rivas; en súplica de cambio de sección.

—A la sección se noticia R. O. concediendo cruz de 1.ª clase del Mérito naval, al segundo contramaestre graduado D. Juan Martínez Rico.

## Marina mercante.—Exámenes.

El día 2 de Julio próximo darán principio en la Capitanía general los exámenes para capitanes de la Marina mercante, cuyo tribunal lo presidirá el capitán de fragata D. Carlos Ponce de León. Vocales: el también capitán de fragata D. Joaquín Vega, teniente de navío de primera clase D. José Riera Alberdi y los tenientes de navío D. Miguel Vior del Río y J. Félix González.

Tienen concedida licencia los pilotos D. Francisco Zaragoza Zaragoza, D. Manuel Baristani Landa, D. José López Iliana Avilés, D. Fernando Ramírez, D. Manuel Morillo Alonso, D. Gabriel Oliver, D. Manuel Hornillo, D. Pedro Goya Larraona, D. Alejandro Testera Fernández y don Benito Arambarrí Bangochea, los cuales deberán presentarse á reconocimiento facultativo el día 30 del actual.

## La enseñanza y la instrucción

El positivismo invade hoy la ciencia oficial y cancellorosa. Las universidades é institutos se van nutriendo no ya de jóvenes rotóricos, sino con jóvenes positivistas.

Esa dirección constituye un inmenso retroceso. Regresamos á los peores tiempos de la filosofía helénica. Volvemos á los Anaximandro, á los Anaximenes y Anaxagoras, á los Tales de Mileto, á las doctrinas de Heráclito y de Demócrito, á las de Epicuro y á las de Zenón.

Luceo triunfa y la última palabra de la ciencia está encerrada en los áureos versos de su poema *De rerum natura*.

Como no es esta propiamente hablando; libertad de enseñanza ni de enseñar se obliga al mayor número á levantar sobre sus hombros y á sostener la inmensa balumba de la cátedra de los sofistas.

Pero hay algo peor que esto. Cuando el positivismo empuja el otro de la metafísica, la lógica se le arranca de las manos y asienta el interés sobre el sollo de la realidad. Y cuando en las Sociedades no domina otra cosa que el interés, en ellas se confunde el fin honesto, con el útil y con el deleitable.

Todo se juzga lícito para lograr lo que conviene y los mayores atropellos é iniquidades se justifican ante la lucha por la existencia y la ley de la selección.

A pesar de ello, los que sufren y padecen necesidades y torturas, no se preocupan de fórmulas; vuelven la vista atrás y entre la niebla y la polvareda que levantan los sabios de rubicón, solo ven al hombre primitivo surgiendo del desarrollo del *an foveas* y que por ley de evolución se ha convertido en una especie de mono *clarrino* que vive mirando más hacia abajo que hacia arriba.

La vida es una fuerza interna substancial, y el positivismo se empeña en ver solamente en ella esa fuerza sin vislumbrar ni admitir un más allá.

¿Por qué no se encauza la enseñanza por derroteros más adecuados á la mentalidad y al sentimiento de la intelectualidad humana? La enseñanza es una función esencialmente social no política.

La sociedad tiene derecho á exigir en la enseñanza garantías de paz y de orden y por parte del Estado auxilios económicos. Util sería para la cultura nacional que las Academias oficiales se ocupasen más de estos asuntos que de perder el tiempo en discoratorios impropios de su misión, como muchas veces ocurre.

También convendría poner freno á la insaciable codicia de los libros de texto, que por su estilo, su doctrina anticientífica y por sus errores son á veces origen de grandes y graves conflictos.

El Estado no puede ni debe ser docente, su misión en este punto debe reducirse á garantizar el derecho de todos y á suministrar los medios materiales para educar é instruir.

## DE LA COSTA

(POR TELÉGRAFO)

Destroyer inglés.—Visita probable

Vigo 27

Ha fundeado en este puerto el destroyer inglés «Dee» que forma parte de la flotilla que se halla en Villagarcía esperando órdenes para salir con rumbo á las costas inglesas y tomar parte en las maniobras navales que se preparan.

Un oficial del «Dee» bajó á tierra, dirigiéndose á la oficina del telégrafo, donde depositó un despacho.

Dijo que es muy probable que terminadas las maniobras, venga á Vigo la escuadra inglesa.

E «Dee» acaba de hacerse á la mar

El general Luque en Oviado

El ministro de la Guerra fué ayer obsequiado con un banquete en San Esteban, por el Ayuntamiento de Aneido.

Al final de la comida levantóse el alcalde accidental, D. Aniceto Se a, y dijo que aunque se había tomado el acuerdo de que no hubiese brindis, se levantaba, cumpliendo elementales é ineludibles deberes de cortesía, á saludar al ministro de la Guerra, cuya visita á esta región estaba convencido que resultaría beneficiosa para Asturias.

Añadió que por humanidad y por convencimiento no era partidario de la guerra, pero que deseaba firmemente que el ejército tuviese muchos cañones y fusiles, porque tenía gran fe en la famosa frase latina: «Si quieres paz, prepárate para la guerra».

El general Luque brindó con sincero entusiasmo por Oviado, por toda Asturias, describiendo

las gratísimas impresiones que como militar y como viajero ha recibido en esta excursión para é ineludible.

Dice que no contesta al alcalde sobre la cuestión de aranceles, porque no la domina lo suficiente, ni la conoce en sus diversos aspectos, para poder emitir opinión concreta sobre un caso particular.

En sentido párrafo hace grandes elogios de las fábricas de Oviado y de Trubia, especialmente de esta última, y del cuerpo de artillería que las dirige é impulsa gallardamente. «Pueden competir con las mejores del extranjero—dice el ministro—yo he de hacer cuanto en mi mano esté para que esta competencia honrosa sea cada vez más favorable é nuestro nombre y á nuestros intereses».

«Entre los riesgos de vuestras montañas—dice el general Luque—surgió la cuna de la reconquista española, de esa epopeya grandiosa de nuestra historia, y siglos después, cuando la desgracia, no la fuerza, nos hacía perder los últimos restos de nuestro imperio colonial, en vuestros valles y en vuestras laboriosas ciudades surge nueva cuna de reconquista: la cuna de la reconquista industrial, del éxito y del desarrollo del trabajo que abre nuevos y amplios horizontes á la vida y á la gloria nacional».

Termina brindando el ministro de la Guerra porque continúe ese movimiento de progreso industrial, al que tanto contribuye Asturias, y ofrece leal y solemnemente interesarse por cuanto afecta á esta hermosa región, á la que le ligan—dice desde hoy recuerdos de admiración, de afecto y de gratitud».

## Reformas en Trubia

Parece que el ministro de la Guerra en su visita á la fábrica de Trubia ha podido apreciar que el importe de las reformas necesarias en la misma es el siguiente:

Reformas en el taller de artillería, 206.157 pesetas; en el de aceros, 125.500; en el de herramientas, 50.000; en el nuevo de montajes, 60.000; en el de piezas de acero, 60.849; en el edificio de la central eléctrica, 40.000; en artes y oficios, 25.251; en estufa, funciones diversas y escarpas, 8.000; en traslación de maquinaria, acuminadoras, prensa y tallos de embutición, 16.000; en el barrio obrero, 74.000.

Además, en maquinaria de Artillería, motores para rúas, máquinas para barrenar agujeros, cruas eléctricas, sierra para cortar mazorcas, martillos neumáticos, instalación de proyectiles por embutición, calderas de máquinas dinamó motores eléctricos, máquinas para montaje, caldera de 150 caballos y máquina para el laboratorio mecánico hace falta invertir 853.308.

MARINOS ILUSTRES

## Zelaya (D. Nicolás de)

CAPITÁN DE NAVÍO

En 1.º de Mayo de 1717, que era capitán de mar y guerra, se presentó á servir en Cádiz en la Real Armada con una orden de S. M. para que se le confiriera el mando de uno de los navíos que se alistaban en Cádiz para la expedición de aquel año al Mediterráneo, tomando posesión de la fragata «San Isidro», con el empleo de capitán de navío y sueldo de 85 escudos mensuales, el 5 del expresado mes. En 27 salió con la Escuadra del marqués de Mari para Cerdeña, coadyubando á su conquista, y regresando á Cádiz en 1.º de Febrero de 1718, desembarcó el 23 de Abril sucesivo. Estuvo mandando el navío nombrado «Nuestra Señora de Begoña y San Cayetano» desde el 23 de Octubre al 19 de Diciembre de 1708.

El 1.º de Febrero de 1719 se posesionó del mando del navío de «Nuestra Señora del Rosario», que se había fletado por cuenta de la Real Hacienda para el transporte de la expedición que se intentó contra Escocia, á las órdenes del general D. Baltasar de Guevara, con la que salió á la mar el 1.º de Marzo, teniendo que arribar á Vigo y Noya á causa de un gran temporal que los sorprendió á la altura de Cabo Finisterre, por lo que desembarcó la tropa que llevaba á bordo cesó en el mando, pasando á Ferrol donde se encontraba el jefe de Escuadra D. Fernando Chacón, del que recibió orden de presentarse en Cádiz, donde llegó el 28 de Agosto de 1719.

Por Real patente dada en San Lorenzo el Real el 8 de Junio de 1720, S. M. tuvo á bien confirmarle en el empleo de capitán de navío con antigüedad de 1.º de Mayo de 1717, teniendo consideración á sus méritos y servicios.

Pasó á mandar el navío «Nuestra Señora de la Asunción» (alias el «Sanguineto»), capitana de las galeras que el día 2 de Junio de 1721 salieron para Tierra firme, en virtud de Real orden, fecha del mismo año, comunicada por D. Andrés de Pos, de cuyo viaje volvió á Cádiz en Febrero de 1723.

En 1.º de Agosto de 1723 tomó posesión del navío «Nuestra señora del Mar», capitana de los galeones del cargo del teniente general D. Carlos Grillo, con los que salió para Tierra firme el mes de Diciembre del mismo año. Allí prestó el servicio de guarda costas por espacio de más de cinco años, practicando incesantemente cruces contra holandeses é ingleses, encontrándose en varias combates y haciéndose cinco importantes presos, y realizando varios viajes á las Antillas y seno mejicano. Regresó á Cádiz mandando la fragata «San Fernando» (alias la «Paloma», de la que desembarcó por desarme el 1.º de Julio de 1729. Falleció en Cádiz el 8 de Enero de 1730.

CAMILO RIQUER Y ZABEGO».

## EXTRANJERO

LA SITUACION EN RUSIA

Se teme en San Petersburgo que se declaren huelga los empleados de los ferrocarriles del Báltico, perturbando el movimiento comercial y entorpeciendo las comunicaciones.

Los mozos de cuerda de la capital de Rusia se hallan en huelga, y á consecuencia de algunos incidentes han ocurrido dos colisiones sangrien-

tas, una con los cosacos en la estación de Nicolás, y otra en los mercados centrales.

Se tiene noticia de que han estallado varios incendios en el territorio de la provincia de Kieff. Créese que hoy se abordará resucitamento en Piterhof el problema de la crisis ministerial.

Parece ser que en la corte se reconocen ya los graves peligros que envuelve la continuación del actual ministerio.

Aun cuando algunos políticos creen que se formará un nuevo gabinete de personas extrañas á la Duma, el czar y sus consejeros áulicos se inclinan á resolver la crisis, encomendando al presidente de la Cámara, Sr. Muiromtseff, la organización de un ministerio, compuesto principalmente de miembros de la Duma.

Se impondrá una limitación á los poderes que han de concederse al Sr. Muiromtseff.

Se exigirá que ése y mantenga en sus puestos á los actuales ministros de Guerra, Marina y Negocios extranjeros.

## TERREMOTOS EN INGLATERRA

En todo el Sur del País de Gales, se han sentido dos sacudidas sísmicas, una de ellas violentísima, que ha durado tres segundos, ocasionando grandes destrozos.

El terremoto fué precedido de truenos. Las casas oscilaron, produciéndose entre los habitantes un terrible pánico.

En Cardiff, muchos edificios han quedado agrietados y algunos amenazando ruina.

En Newport los muebles rodaron en las casas y muchas personas sufrieron éncopes y accidentes.

En todos los pueblos de la comarca se hundieron las chimeneas y los cristales quedaron rotos, hiriendo á muchas personas.

## EL REY HA KON EN PELIGRO

Un telegrama de Trandjem dá la noticia de que Hakon VII, Rey de Noruega, corrió ayer grave riesgo.

En tanto que se hallaba el soberano visitando el acorazado holandés «Tromp» estalló el cañón con que se hacían salvas y resultó muerto un marinero. Tres sufrieron graves heridas.

El Rey partió del barco sin que nadie le diese cuenta del accidente y el buque zarpó sin pérdida de tiempo.

## LAS CARRERAS DE AUTOMÓVILES

He aquí la clasificación definitiva hecha por el jurado de las carreras de automóviles verificadas en Mans:

1.º Siz, francés, coche Renault, duración 12 horas 14 minutos 7 segundos.

2.º Nazzaro, italiano, coche Fiat, 12 horas 46 minutos 26 segundos.

3.º Cloment, francés, coche Bayard-Clement, 12 horas 49 minutos 46 segundos.

El gran premio lo ha ganado Siz.

## MANIOBRAS NAVALES FRANCESAS

Han embarcado en Tolón, las tripulaciones de la división de reserva de la escuadra del Mediterráneo.

Las flotillas de torpederos y submarinos han sido movilizadas también para tomar parte en las grandes maniobras navales francesas.

La escuadra del almirante Touchard se halla embarcando víveres y municiones, y de un día á otro zarpará con rumbo á Argel con objeto de ocupar el puesto que en las maniobras le ha sido designado.

La escuadra mandada por el vicealmirante Gignon navega ya con rumbo á Orán.

El almirante Fourrier, jefe de la flota, embarcará en breve en Tolón á bordo del acorazado «Brennus», que enarbolará la insignia del mando supremo.

## LOS INGLESES EN EL ALTO NILO

Una columna inglesa que salió de El-Obeid, después de haber relevado á la guarnición de Tadi, atacada recientemente por una tribu sudanesa, se dirigió sobre Gebel Ithi, cuyos habitantes amparaban y daban hospitalidad á los rebeldes.

Después de un largo y encarnizado combate, los soldados ingleses se apoderaron del poblado, matando á 850 indígenas y haciendo un centenar de prisioneros.

## LOS JAPONESES EN LA MANDCHURIA

En breve, según noticias de Tokio, el virrey Suan-Chi Kai será nombrado gobernador general chino en la Manchuria, tomando posesión de su cargo tan pronto como cese la dominación militar de los japoneses.

El general Ashima que también desempeñará el gobierno general de la Manchuria, dirigirá la nueva administración japonesa y dispondrá de autoridad idéntica á la que tenían los virreyes rusos.

## Informe emitido

acerca de algunos extremos consignados en el proyecto de Código Marítimo, por Antonio Suárez Perea.

(Continuación)

El sobrecargo á bordo de un buque debe actuar como notario archivero de todos los libros y documentación que se extienda, á excepción de los libros «Diarios de Navegación», «Cuadernos de Bitácora» y de «máquinas», que por su carácter técnico están á cargo del capitán piloto, y maquinista, y son custodiados por ellos, y de los que deben llevar los médicos y capellanes, conforme á sus respectivos reglamentos; y debe intervenir también en calidad de secretario y firmando con el capitán en los expedientes que forme éste por cualquier motivo, y en el otorgamiento de actas de nacimiento, de defunción y testamentos, á cuyo efecto se añadirá ó variará, según convenga, en los artículos del Código, los conceptos que correspondan para hacer constar dichas circunstancias.

El art. 375, en opinión del que expone, debería estar redactado en la siguiente forma.

«Si se recibiese el cargamento sin haber firmado la póliza, el contrato se entenderá celebrado con arreglo á lo que resulta del conocimiento de embarque, único título, en orden á la carga, para fijar los derechos y obligaciones del propietario, del capitán y del flotador».

Del conocimiento se librarán cuantos ejemplares acuerden las partes contratantes, y como garantía de las obligaciones que se contraigan en el fletamento, será condición indispensable que dos de aquélos, por lo menos, que serán los únicos transferibles y endosables, estén firmados por los interesados en dicho contrato, consignán-

dose en todos los ejemplares la fórmula aceptada por la Cámara de Comercio de Amberes: «Si careciese el conocimiento de dicho requisito, las cláusulas que contenga y que afecten tanto al cargador como al consignatario de la mercancía, no obligarán a éstos, en todo lo que sea opuesto a las disposiciones del Código de Comercio y del derecho común.»

Los frecuentes abusos a que dan lugar las notas y observaciones manuscritas que en los citados documentos se consignan por, y en nombre del capitán, y las condiciones inadmisibles por ilícitas muchas de ellas, que generalmente contienen tales documentos, extendidos casi siempre sin formalidad alguna para aludir responsabilidades del capitán ó del naviero, impone la necesidad de someterlos a un formulario legal que respete la libre contratación, garantizando los intereses respetables de éstos, como los del cargador y consignatario de la mercancía, y evite en lo que sea posible las cuestiones que a diario se originan, algunas de las cuales han motivado la intervención de los Tribunales de Justicia, tramitando pletitos costosos, y otras, en virtud de recientes reclamaciones llevadas a cabo por varias Cámaras de Comercio, dieron ocasión á que se dictara por el Ministerio de Fomento una Real orden, de cuyo inocente contenido han protestado ante el Ministerio de Gracia y Justicia unas cuantas corporaciones hermanas á las citadas y otras entidades de carácter marítimo, que consideran, con buen juicio, que aquel departamento ministerial no tiene facultades para invadir atribuciones que compete en la materia legislativa de que se trata, al segundo de los mencionados ministerios.

El conocimiento de embarque es el documento más importante de las operaciones del transporte marítimo; ha sido en muchos casos detentado en perjuicio de la buena fe necesaria al Comercio. Considerado como el recibo legal de la mercancía embarcada en un buque para ser transportada á su destino, claro es que sirve de garantía á un gran número de operaciones, tanto para la venta de géneros en camino, como para obtener valores sobre el indicado documento ó servir de base á giros y reembolsos. Transfrible por endoso, ha dado con esta circunstancia y el crecido número de ejemplares en que se extiende, lugar á considerables fraudes, que si bien tienen su correctivo en la ley penal, no se evita con ello el conflicto á que da motivo, cuando varios conocimientos igualmente endosados, se presentan por distintas manos para retirar una misma mercancía de la que son objeto.

Esto hizo que Mr. Gransset, director de los almacenes generales de depósito, de París, deseara de corregir en lo posible todo abuso, concibiera su proyecto, que aceptó la Cámara de Comercio de Amberes, previo estudio de una Comisión especial nombrada al efecto, de que se extendiera todo conocimiento de carga en solo dos ejemplares transferibles y endosables, quedando los demás que se hicieran, como no endosables del mismo conocimiento y haciéndose constar en ellos esta condición bajo la siguiente fórmula: «En fe de lo cual, firmamos dos conocimientos del tenor y fecha del presente, que serán los únicos negociables, y que darán derecho á exigir la entrega de la mercancía que en ellos se menciona.» Uno de estos documentos, habiendo sido cumplimentado, deja al otro sin valor ninguno. Es por lo tanto, el conocimiento de embarque un recibo que se da á cada interesado como garantía de su derecho, y se diferencia, pues, de la póliza de fletamiento, en que ésta tiene por objeto hacer constar las cláusulas y condiciones con que ha sido fletado el buque, mientras que aquél tiene por misión acreditar lo que efectivamente se ha cargado á bordo.

En el título IX, que trata de los «Accidentes y riesgos de la Navegación y del Comercio Marítimo, y en su capítulo 1.º que dice «Disposiciones generales», estima el exponente que para evitar dudas en la interpretación que debe darse al articulado del Código Marítimo en lo referente á *Peritos*, y á tenor de lo dispuesto por Real orden del Ministerio de Marina, fecha 17 de Enero de 1893, conviene que se agregue un nuevo artículo que diga lo siguiente:

«Los peritos que se nombren por quienes correspondan, para la práctica de las operaciones de aprecio, tasación del buque ó de su cargamento, liquidación de averías y demás diligencias que se señalan en el presente Código, habrán de tener el título profesional correspondiente con arreglo á lo prevenido en la ley de Enjuiciamiento civil y demás disposiciones vigentes que regulan la materia, y para verificar las de apertura

de escotillas que solicitan los capitanes de buques en virtud de lo que dispone la citada ley en la parte que trata de los actos de jurisdicción voluntaria en negocios de Comercio y en su título 4.º, y de conformidad con lo preceptuado por el ministerio de Marina, será preciso que concurran para apreciar el estado de la estiva y de las escotillas, *Peritos náuticos*, y para practicar el reconocimiento de la carga y entender en lo tocante á las averías de la misma, *Peritos mercantiles*, designándose al efecto unos y otros por quienes deban hacerlos, y disponiendo sus respectivos nombramientos en la forma que expresa este artículo, la autoridad competente.

Se echa de menos en el citado ante-proyecto de Código Marítimo algunas disposiciones que regulen tanto la *mota* y la *participación en madera*, contratos marítimos muy conocidos en la costa de Levante, como lo referente á la *hipoteca naval*, y en opinión del que suscribe el presente escrito, estas materias no se debieran omitir al relacionar codificarse todo aquello que se relaciona con la Marina mercante y que por su índole marítima pueda ser objeto de contratación especial. Es de suponer que el autor del notable trabajo legislativo del que me ocupo, que justifica con la realización de éste poseer una suma de conocimientos técnicos que invitarán muchos, al prescindir en el indicado proyecto de aquellas interesantes cuestiones, lo haya hecho fundado, tal vez, en consideraciones razonables que desconozco; pero de cualquier modo, nunca está demás señalar las reformas que conceptúo deben introducirse en el mencionado cuerpo legal, con el natural deseo y la buena voluntad únicamente de que mis observaciones puedan resultar útiles y sean acogidas con benevolencia por las competentes personalidades que han formado y dirigen la Liga Marítima Española.

ANTONIO SUÁREZ PEREA.

Cádiz Junio de 1906.

### Trabajo gaditano juzgado por Alemania RECOMPENSAS

El representante de la Compañía Trasatlántica en Cádiz recibió hace algún tiempo una carta muy afetuosa y expresiva del señor comandante del buque de guerra alemán «Stosch» comunicándole la feliz llegada de este barco á Kiel, después de las reparaciones que con tanto acierto como pericia se habían realizado en la Factoría que dicha empresa tiene en la bahía gaditana. También le notificaba que el buque había salido á nuevo viaje; é igualmente comunicaba al Excmo. Sr. D. Joaquín Rodríguez Guerra, y lo felicitaba por ello, la concesión hecha á su favor por el emperador, de una alta condecoración del Águila Roja; de una cruz prusiana de la Corona al ingeniero D. Juan García Sola, así como de una medalla de la misma orden al maestro de taller Don Antonio González.

El Sr. Cónsul de Alemania D. Emilio Winter, hizo una visita oficial al establecimiento marítimo antes mencionado, para poner en manos de los interesados las insignias de las cruces mencionadas, las que ha regalado el Emperador Guillermo. Personalmente fueron entregadas por el señor cónsul á los interesados en entrevista muy cordial, habiéndose una copa por la salud del Soberano germánico.

Los agraciados suplicaron al señor cónsul que hiciera llegar al Emperador su eterna gratitud, por conducto del señor embajador en Madrid.

Mucho nos complace el comunicar las anteriores noticias, que evidencian de modo palmario que en el extranjero son apreciados y reconocidos los trabajos excelentes de los astilleros gaditanos. Al conocerse en Alemania que en la Factoría de la Trasatlántica se hizo la reparación perfecta y acabada en un buque de guerra de dicha nación, aquel Gobierno ha otorgado una justa recompensa al representante en Cádiz de la Trasatlántica, al que es alma de la organización que ésta tiene en Cádiz, excelentísimo Sr. D. Joaquín Rodríguez Guerra; al ingeniero D. Juan García Sola, que dió una prueba más de su ilustración, y al maestro D. Antonio González, que tiene ganada desde hace tiempo justa reputación de hábil é inteligente.

Y esas recompensas se traducen también en elogios merecidos para el obrero gaditano, de cuyas manos han salido obras maestras que honrarían á los más acreditados ta-

leres navales. Unas veces se han visto elogiados por marinos italianos, otras por ingenieros ingleses, y ahora es el Gobierno de la culta y poderosa Alemania quien reconoce y premia la reparación peritísima que se hizo en su buque «Stosch», en un astillero gaditano.

## Los nuevos aranceles

La Gaceta publica hoy el Real decreto siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba de un modo definitivo los aranceles de Aduanas publicados en virtud del Real decreto de 23 de Marzo de este año, con las modificaciones consignadas en el pliego adjunto, las cuales se considerarán como parte integrante del texto de aquéllos.

Art. 2.º Los aranceles así modificados entrarán en vigor el día 1.º de Julio próximo.

Art. 3.º Las mercancías procedentes de las naciones convenidas que, sin interrupción, sigan otorgando á los productos españoles las tarifas más reducidas, y que hubieren salido para España con fecha anterior al 1.º de Julio próximo, según conocimiento directo, talón del ferrocarril ó visado del manifiesto; las que estén pendientes de despacho, y las que disfruten del almacenaje á que se refiere el art. 110 de las Ordenanzas de Aduanas, se aforarán, á petición de los interesados, por las tarifas del vigente ó del nuevo Arancel que sean más favorables.

Art. 4.º Las mercancías de las naciones no convenidas que lleguen á puerto español ó Aduana terrestre después de las doce de la noche del día 30 de este mes; las de las naciones convenidas que salgan del puerto de procedencia después de dicho día y las que se hallen en los depósitos de comercio, se aforarán por las nuevas tarifas.

Art. 5.º Queda en suspenso hasta el 30 de Septiembre próximo la aplicación de los casos 6.º y 7.º del artículo 306 de las Ordenanzas de Aduanas por las diferencias en calidad que se comprueban en los reconocimientos y aforos de las mercancías comprendidas en las partidas que figuran en los nuevos Aranceles con nomenclatura distintas de las vigentes.

Art. 6.º El Ministro de Hacienda dictará disposiciones oportunas para el cumplimiento de este decreto.

El citado periódico oficial publica también el canje de declaraciones estableciendo el régimen provisional de comercio entre España y Alemania hasta fin del corriente año.

Por el interés que tiene para nuestros lectores, reproducimos los derechos que en el nuevo arancel se establecen para las partidas siguientes comprendidas en el quinto grupo:

- 580. Buques de hierro ó acero y de construcción mixta para carga de mercancías, movidos por propulsores actuados por máquinas instaladas á bordo (63), total arqueo, 12 pesetas.
- 581. Idem para carga de mercancías y pasaje ídem id. (70) id., 14.
- 585. Idem sólo para pasaje (71), id. 17'50.
- 583. Buques sin motor interior ó movidos por velas, id. 10,50.
- 584. Idem de madera, movidos por propulsores actuados por máquinas instaladas á bordo, id. 17,50.
- 585. Idem sin motor interior ó movidos por velas, id. 14.
- 586. Barcos inutilizados para la navegación que se destinen á depósitos flotantes en los puertos ó á su desguace. (Nota) id. 5.
- 587. Diques flotantes, dragas, gánguiles, depósitos de agua flotantes y otros aparatos análogos no destinados á la navegación con ó sin motor 100 kilogramos, 15.

### VIDA AMERICANA

## EVOCACION DE UN EMBARQUE

El enorme trasatlántico ha dejado caer sus anclas en medio de la bahía, á alguna distancia de tierra. En un instante queda rodeado por un cordón de botes, repletos de gente.

Esta gente, labriegos en su mayoría, es la que va á embarcar. Puesta al costado la escala real, principia el ascenso de los pasajeros.

La gente joven, robusta, en el apogeo de la vida. Conforme van subiendo, abajo, en

la falda, estallan ayes desgarradores, estridentes. Es el acompañamiento sentimental de las amargas despedidas. Es el dolor hecho voz que brota de las gargantas de los que se quedan. Estos que gritan quejumbrosamente son viejos casi todos; probablemente son los padres de esos que ganan la cubier: a visiblemente atolondrados.

Algunos imbéciles—los obligados representantes de la idiotez humana—corean desde abordó con risas y recuerdos ese dolor hondo, inconmesurable, que es la expresión elocuente de un afecto tierno. Se comprende toda la intensidad dramática de esos adioses que los arrancan pedazos del alma. ¿Quién no haría igual? Ellos, los padres decrepitos que se quedan, dieron el ser á esos que se van. Les dieron su sangre y su nombre, les dieron todo lo que son.

Con su calor de padres conservaron sus delicadas vidas de niños. Ya mayores, les iluminaron con el fulgor de la experiencia de sus vejezas, los caminos difíciles de la vida. Y ahora ellos, los ingratos, los abandonan, sin pensar que se morirán de tristeza. ¿Qué de extraño tienen esas lágrimas, esos abrazos sin fin, esas voces dolientes, trágicas?

El embarque ha concluido. El total de los embarcados habrá sido de medio centenar, entre hombres y mujeres.

Visten pobramente. Los hombres son fornidos todos. Ante ellos, ante sus rostros color de tierra, ante sus músculos poderosos, no pueden menos de surgir, á los ojos del que observa, la visión del terreno en abandono, lastimosamente improductivo.

Esa gente que se va representa una defraudación de fuerzas conscientes á la patria.

Viéndolos subir á bordo uno tras otro, se recuerda lo que escribiría una vez Grandmontagne—ese viril y admirable escritor que, según confesión propia, está adecuando aún á la República Argentina un pasaje de tercera clase y un almuerzo en el Hotel de Inmigrantes—: «que los americanos se lamentan de que los españoles les lleven sus riquezas; pero que en cambio ellos roban robando brazos á España.»

Entre los que han subido, hay muchas mujeres, con niños algunas de ellas.

Son hembras fuertes, exuberantes. Contemplando sus complejiones vigorosas, hacen soñar en decadencias nutridas y sanas. Son mujeres propias para países despoblados como éste.

Se procede á hacerse á la mar. Todos los recién embarcados se apinan en la borda de proa, desde donde agitan brazos y pañuelos en una última manifestación de cariño á los que se quedan y á lo que se deja.

Las lágrimas rutilan en algunos ojos. Es el primer llanto de un destierro voluntario.

El barco se aleja de la costa. Aún se ven flamar remotamente, sobre las manchas negras de los botes, puntos blancos que dan el prostrimer adfés. Luego, nada; la tierra que se hunde en el horizonte, hasta cerrarse el gran círculo de agua.

Sin embargo, algunos pasajeros continúan inmóviles en la borda, con los ojos enclavados en la parte de popa, por donde se ha esfumado la tonalidad gris de las montañas. Dijérase que, perdida toda noción de tiempo y espacio, sus almas han ido á vivir un momento más la compañía de los suyos.

Los primeros bandazos, produciéndolos un vago malestar, les arrancó de sus ensueños.

Preguntan por sus camarotes. Un hombre de marca lacayuna, capaz de todos los servilismos y bajezas tratándose de un pasajero de popa, les contesta brutalmente, como á irracionales.

Ellos ignoran el santo derecho de la protesta y en silencio se dirigen á donde se les indica.

Bajan por una escalera casi vertical. Una boanada de hediondez les revuelve el estómago.

Están en el entrepuente. Es espacioso y oscuro.

Las literas, superpuestas de tres en tres, forman alineaciones rectas.

Ellos, que á pesar de ser pobres, están acostumbrados á camas algo blandas y algo cómodas, se extrañan grandemente de que se duerma en los cajones. Alguno de ellos los oprime irónicamente á cajas mortuorias. Poco á poco, á los primeros síntomas del temido mareo, el entrepuente se llena.

Entre los que bajan, hay gran número de mujeres que se mezclan con los hombres.

Sin duda, la empresa naviera ha supuesto que el pasaje del entrepuente es un cargamento de reses, y ha parecido supérfluo levantar una mampara separatoria que evitase bestial promiscuación de sexos.

Cada cual busca un catre donde se arroja

pesadamente á reconcentrar todos sus pensamientos y á representar en su imaginación el proceso de la marcha, con todos sus dolores y nostalgias nacientes. Acaso en más de un cerebro brota el primer chizpazo del arrepentimiento.

Lentamente, todos los emigrante se duermen.

Entonces sueñan en un país fabuloso, mágico, totalmente cubierto de árboles que dan frutos de oro. Es el sueño que soñaron despiertos más de una vez.

Y esos ilusos conquistadores modernos sueñan que ellos van á ese país...

LUIS ARAQUISTAS.

Pampa Central, 5 de Junio de 1906.

## La industria en España

Con arreglo á los datos estadísticos publicados por el ministerio de Hacienda en 1904, toda la industria que tributa en España está representada por 380.526 contribuyentes.

El 86 por 100 de todos los que satisfacen tributo por el concepto industrial son vendedores directos de la producción valor; el 13 y el 17 por 100, respectivamente, lo representan las clases de productores, fabricantes y agentes de todos órdenes que requiere su obtención, distribución y transporte; el 28 por 100 corresponde á las profesiones científicas y á 110 clases de diversas artes y oficios definidos, y, por último el 7 por 100 á esa turba de industriales; que se ocupan en cargos que no requieren conocimientos ni aptitudes determinadas.

La importancia de estas proporciones explica claramente el estado depresivo de la industria española, su influjo en el encarecimiento de las subsistencias y el malestar general que se nota.

Revelan también—como dice la *Cotización Española*—el abandono general del trabajo y del esfuerzo personal que va cambiando el equilibrio conveniente entre la fuerza productora y sus utilidades, que para llegar á tanto parásito no alcanza.

De las 191 clases de industrias que grava la primera tarifa ninguna ocupa más brazos que las de tabernas, ultramarinos y cafés de los llamados económicos, en que se sirven raciones de 20 y 10 céntimos de peseta, figurando en 1904 por estos conceptos respectivamente 25.000, 24.000 y 4.000 industriales, en números redondos.

Barcelona cuenta 651 cafés de los citados; Cádiz, con 567; Tarragona, 197; Lérida 287; Málaga, 123; Granada, 107; Gerona 146; Palencia, 111; Sevilla, 152; Zaragoza, 137; Valencia, 177; y Baleares, 288; advirtiéndose que en las restantes ninguna carece de ellos. Como complemento de esta profusión de albergues del hambre siguen más de 23.000 tabernas propiamente dichas, pues el resto hasta las 25.000 que contribuyen son almacenes en grande.

En todas partes se cuentan en profusión excesiva; pero figuran, en primer lugar, Madrid, con 2.456; Barcelona, con 1.611; Burgos, con 1.006, y Valencia, con 1.153.

### CUENTO

## EL GRAN VISIR

El califa Mahomed-el-Hamid era un monarca muy amado de sus súbditos, sabio, discreto, generoso, recto en administrar justicia y protector de las artes, las ciencias y la agricultura, de modo que todo marchaba en el califato como una seda y no se oía la escasez, ni se turbaba nunca la paz interior del Estado.

¡Quién viviera en un país así!

Para juzgar á su soberano se deshacían todos en alabanza, y una censura, una sola, estaba de continuo en los labios del pueblo...

Es de saber que desde hacía diez años conservaba Mahomed en su puesto al gran Visir, un tal Hassan Abulcaiss, por mal nombre *Hussa Abulcaiss*, que quiere decir *Calabazas abridoras*, porque también en Oriente se ponen motes.

A este Visir le cuadraba muy bien el *abraz*, pues era realmente un calabacín, un imbécil sin instrucción ni luces naturales, y con menos seso que un mosquito de trompeta.

—¡Por Alá!—se decía en voz baja aquellos musulmanes—¿Qué habrá encontrado nuestro Califa en ese huero para haberle en vestido de tan alta dignidad, mirarle tanto

### LOS

## DOS ALMIRANTES

NOVELA ESCRITA EN INGLÉS

POR

### J. FENIMORE COOPER

—Sí; pero Sir Gervasio no está por eso. El comandante que los pusiera en su buque, tendría que verlos por la banda antes de la noche. ¡En mi vida he visto perchas semejantes!

—¿Qué hablais ahí de masteleros, Monsieur Bury?—interrogó Magrath que sostenía constantemente con los oficiales más antiguos lo que él llamaba escaramuzas científicas, pues que á los más modernos no los consideraba dignos de entrar con él en polémicas.—Apuesto á que esa percha está moldeada y arreglada á los principios filosóficos más aceptables; porque los franceses

nos superan oíertamente en ese particular.

—¿Quién os ha dicho que una percha se moldea?—interrumpió Soundings riéndose con fuerza.

—Se moldea el casco de un buque, doctor; pero las perchas, se alargan, acortan, empalman, rascan y acueñan.

—Señores, ya estoy acostumbrado á vuestras contestaciones, votadas por aclamación, como es de suponer, que es como se dice en las corporaciones sabias. ¡No aconsejaré nunca á ninguna oriatura razonable que escoja la carrera de la mar; porque para llegar á ser almirante, aunque sea de veinte cosas, basta un simple instinto!

—Me agrada que os oyese ahora Sir Jarvy, á vos el hombre de los libros—exclamó el honorable, que por sí mismo sabía que los libros no eran su fuerte.—¡Se me figura que el instinto os impedirá repetir eso delante del vicealmirante!

A pesar del respeto que Magrath sentía por el comandante general, era muy opuesto á ceder un ápndice en sus discusiones con los demás oficiales. Por eso, su respuesta participó de esos sentimientos.

—Sir Gervasio Oakes, honorable señor—dijo con sorna—será un excelente marino, pero no un literato. Ahí está en tierra al lado de un moribundo tan ignorante del sig-

nificado de *filius nullius*, que es el A. B. C. del latín, como si no hubiese cogido una cartilla en la mano! Nada, señores, las ciencias y no los clásicos solamente, hacen al hombre; porque eso de saber las ciencias por instinto, sostengo que no puede ser; porque eso queda para lo que vosotros llamais ciencia marinera...

—Es la perorata más marina que os he oído nunca, doctor esto que nos acabáis de echar—interrumpió Soundings.—¿Como diablos se puede aprender á manejar los buques por ese instinto que decís?

—Es muy sencillo, Soundings, pues que no se necesita el raciocinio. ¿Cuándo vais á airar, tenéis que pensar? Dejo á vuestra conciencia la contestación.

—Pensar!... Pobre *Master* sería yo si tuviera que pensar para virar por avante ó por redondo, No... no, los verdaderos lobos de mar no necesitan pensar mucho cuando tienen trabajo entre las manos.

—¡Eso es justamente, señores!... Ahí tenéis lo que yo decía—exclamó en tono de triunfo el doctor por arte del artificio—Mr. Soundings, no solo dice que no piensa, cuando tiene que ejecutar sus obligaciones ordinarias, sino que menosprecia ese procedimiento, y de este modo queda establecida mi teoría por conformidad de la parte inte-

resada que es más de lo que necesita un postulado en buena lógica.

Magrath, dejando su libro sobre la mesa, se dió á reír con ese ruido silvante de los de su procedencia, (1) y estaba aún gozando en su triunfo cuando se oyó el redoble del tambor. Todos se pusieron á escuchar aplicando el oído como el ciervo cuando siente el sabueso; mientras tanto el tambor seguía; tan tarán tan-tan-tan-tarán tan-tarán tan...

—Por instinto ó por raciocinio—dijo el honorable—Sir Jarvy, ha mandado hacer zafarrancho de combate.

Ahora se presenta ocasión—dijo Magrath sonriéndose maliciosamente al levantarse para ir á la enfermería—de aprender algo de la ciencia que puedo ofreceros, según mi insuficiente saber... Soundings, es fácil que me vea en caso de *sondar* en lo más profundo de vuestra contestatura física; pero trataré de evitar los escollos de la ignorancia.

—Idos al diablo, ó á la enfermería, ó donde os plazca—respondió el *Master*—he estado ya en seis combates y ninguno de vuestra calaña me ha tenido que poner siquiera un vendaje ni unas hilas; para el primero tengo lona á disposición, y en vez de las agudadas, estopa.

Mientras tanto, todo era movimiento arriba y abajo. Los oficiales de la Armada y los

de Infantería de Marina tomaban sus espaldas, el médico recogía con el mayor cuidado sus libros, y el capellán, apoderándose de una fuente de carne fiambre que habían dejado apresuradamente sobre la mesa, se la llevó á su puesto de combate, para que no se extravíara; en un minuto, la sala de armas quedó despojada de los muebles que la obstruían ordinariamente, y en su lugar se colocaron los sirvientes de los tres ó cuatro cañones de á treinta y dos, que estaban montados en aquel compartimento, y otro tanto en la banda opuesta. Los oficiales mezclados con los marinos y soldados, habían asumido un aire grave y de autoridad y dejaban oír con frecuencia la voz de *á sus puestos todos en el mundo*, marchando ellos también con rapidez á colocarse en su respectivo sitio de ordenanza.

Sir Gervasio, en tanto, seguía paseándose por la toldilla. Bunting y los timoneles estaban listos á izar la nueva señal, y Greenly aguardaba únicamente los partes de los jefes de puesto para reunirse con el comandante general. Cinco minutos después del toque de *zafarrancho*, recibidos aquéllos, el comandante subió á la toldilla.

—Con el rumbo que llevamos, Greenly observó Sir Gervasio que deseaba justificarse por la evolución que meditaba—se

Información de Marina

Cuerpo general
Al capitán de fragata D. Rafael Rodríguez Vera se le ha concedido dos meses de licencia por enfermo.

Cuerpo de Ingenieros
Ha sido declarado indemnizable la comisión que para Cartagena le fué conferida al Ingeniero Jefe de 1.ª clase D. Miguel Rechea, por Real orden de 20 del corriente.

Infantería de Marina
Habiéndose observado que en certificado expedido por el Cuadro de Reclutamiento número 3 de Infantería de Marina se mencionan repetidas veces la frase de «Compañía de Ramos», unidad que no se comprende en el Real decreto de reorganización del Cuerpo de 5 de Julio de 1893 y que además no existe, sino que por antigua costumbre se vienen encabezando así los documentos pertenecientes al personal afecto accidentalmente a los referidos Cuadros, que componen transeuntes, sumariados en situación de reserva, etc., etc., se ha dispuesto que en lo sucesivo deje de usarse la denominación antes referida, consignándose tan sólo en los documentos pertenecientes a los individuos dichos, debajo del membrete reglamentario, la palabra «Transeuntes»; continuando encargados de cuanto se refiere a éstos, los capitanes ayudantes de las referidas unidades orgánicas.

LOS BUQUES DE LA ARMADA
Situación en que deben pasar la revista del próximo mes de Julio:
Primera División
Acorazado de 2.ª clase «Pelayo». En tercera situación, Escuadra de instrucción.
Crucero protegido de 1.ª clase, «Carlos V». En 3.ª situación, id. id.
Contra torpedero «Audaz». En 1.ª situación, artículo 12, Cádiz.
Id. id. «Terror». En 1.ª id. art. 12, Cádiz.
Id. id. «Osado». En 1.ª id. Escuadra de instrucción.

Segunda División
Crucero protegido de 1.ª «Princesa de Asturias». En 3.ª situación. Escuadra de instrucción.
Id. id. «Estremadura». En 3.ª id., Comisión en Alemania.
Id. id. «Rio de la Plata». En 3.ª id., Escuadra de instrucción.

Buques para comisiones
Cañonero de 2.ª «General Concha». En 3.ª situación, Cádiz.
Contra-torpedero «Destructor». En 3.ª situación, Cádiz.
Cañonero de 1.ª «Marqués de la Victoria». En 3.ª situación, Vigo.
Idem id. «D. Alvaro de Bazán». En 3.ª id., Canarias.
Idem id. «D.ª María de Molina». En 3.ª id., Algeciras.
Idem id. «Infanta Isabel». En 3.ª id., Cádiz.
Idem de 2.ª «Hernán Cortés». En 3.ª id., Huelva.
Idem id. «Marqués de Molins». En 3.ª id., Vigo.
Idem id. «Martín A. Pinzón». En 3.ª id., Málaga.
Idem id. «Nueva España». En 3.ª id., Baleares.
Idem id. «Temerario». En 3.ª id., Barcelona.
Idem id. «Vasco N. de Balboa». En 3.ª id., Villagorrea.
Cañonero de 2.ª «Vicente Y. Pinzón». En 3.ª id., Valencia.
Idem de 3.ª «Ponce de León». En 3.ª id., Sevilla ó Huelva.
Idem id. «Mac-Makón». En 3.ª id., Fuente-rrabia.
Lancha Cañonera «Perla». En 3.ª id., Tuy.
Escampavía. En 3.ª id., Mediterráneo.

Buques para servicios especiales.
Comisión hidrográfica «Urania». En 3.ª situación, Vigo ó Muros.
Aviso «Giralda». En 3.ª id., Ferrol.

Buques escuelas
Escuela Naval «Asturias». En reserva 2.º grado, Ferrol.
Idem de Guardias marinas «Nautilus». En 3.ª situación Ultramar.
Idem de Aplicación «Lepanto». En 3.ª situación, Cartagena.
Idem de aprendices marineros «Villa de Bilbao». Situación especial con sujeción al presupuesto, Ferrol.
Contra-torpedero «Proserpina». En 1.ª, artículo 12, Cádiz.
Torpedero de 2.ª núm. 12. En 3.ª situación afecto a la Escuela de Aplicación, Cartagena.
Idem de id. núm. 13. En 3.ª id. id. id.
Guarda costas protegido «Numancia». En reserva 1.º grado, Ferrol.

Estaciones torpedistas y torpederos
Cádiz, en 1.ª situación.
Ferrol, en 3.ª id.
Cartagena, en 1.ª id.
Mahón, en 1.ª id.
Torpedero de 1.ª núm. 1. En 1.ª situación art. 12, Ferrol.
Idem de id. núm. 11. En 1.ª id. art. 12, Cartagena.
Idem de id. núm. 14. En 2.ª situación, reserva 2.º grado, Cartagena.

Ruques en 1.ª situación
Guarda costas protegido «Victoria». En 1.ª situación punto 4.ª, art. 1.º, Ferrol.
Buques en construcción y grandes carenas
Crucero protegido de 1.ª «Cataluña». En 1.ª situación, artículos 6.ª y 7.ª del Reglamento dentro de los créditos del presupuesto, Cartagena.
Torpedero de 1.ª núm. 2. En 1.ª id., Cádiz.
Torpedero de 2.ª núm. 15. En 1.ª id., Ferrol.

Información política

Los presidios de Africa
Una comisión del Ateneo barcelonés y de la Academia de Jurisprudencia han visitado al presidente del Consejo para rogarle que no se lleve a cabo el acuerdo del Gobierno de trasladar al castillo de Figueras a la población penal de los presidios de Africa.

Estiman las citadas representaciones que, sobre no ser el lugar más apropiado para establecer un penal una población tan culta como Figueras, su proximidad a la frontera pudiera ser causa de rozamientos de carácter internacional.

El Sr. Moret contestó que antes de adoptarse este acuerdo se estudiarán bien las condiciones de Figueras, y que por lo tanto ahora solo proceda acatar la resolución ministerial, máxime cuando tiene carácter provisional, pues el Gobierno se propone que los penados permanezcan en Figueras solo dos ó tres años, en cuyo tiempo se buscará lugar apropiado y definitivo para establecer el penal.

Visitas
El Sr. Moret ha recibido hoy numerosas visitas de carácter político, entre las que figuran la del presidente del Tribunal Supremo.
También estuvo en la Presidencia el capitán general de Baleares.

Asuntos Comerciales
Una comisión de Villafranca de Panadés acompañada del Sr. Zulueta ha visitado hoy al Sr. Moret para rogarle que se prorrogue por el mayor tiempo posible el tratado comercial vigente con Suiza.

Esta noche sale para Cataluña el señor Zulueta, proponiéndose agitar allí la opinión en el sentido que desea la comisión de referencia.

El conflicto local
Los médicos titulares desean que se cumpla en las provincias vascas, como en todas las de la Península, el reglamento de Sanidad interior y así se lo han manifestado hoy aquéllos al jefe del Gobierno.

Este les contestó en términos que no satisficieron por completo a los comisionados por sospechar éstos que al fin serían atendidas las aspiraciones de los vascoangados.

Instrucción Pública
A las cinco de la tarde se ha reunido en pleno el Consejo de Instrucción Pública, bajo la presidencia del ministro, para dar éste cuenta de algunos proyectos relativos a su departamento y la aprobación de varios créditos.

Pasando el rato
Esta tarde se ha hablado mucho en los círculos políticos de lo que pudiera ocurrir en los Consejos de ministros que se celebrarán el sábado en la Presidencia y algunos días después en la Granja presidido éste por el Rey, y no faltaban quienes en alas de su ardiente fantasía anunciaban acontecimientos políticos de gran alcance con vistas a la crisis.

A los que así discurren conviene conocer las siguientes manifestaciones del ministro de Hacienda:
«No hay nada, no pasará nada, absolutamente nada, y si pasa que pase, nos defenderemos; pero repito que no pasará.»

Ante estas francas y explícitas declaraciones del Sr. Salvador, creemos sinceramente que deben desaparecer los rumores pesimistas de estos días.

En Palacio
El ilustre general Concas ofreció esta mañana sus respetos a la Reina madre y a la infanta doña Isabel.

Exámenes para la Escuela Naval

Hoy han continuado los exámenes de Algebra, obteniendo los opositores las calificaciones siguientes:

D. Angel Lloveras, 4,6; D. Luis Monreal, 6,8; D. Manuel Delgado, 3,8; D. Robustiano Vázquez, 4,4; D. Rafael Bauzá, 7,4; D. Julio Fajuelo, 7,2.

Mañana empezarán con el último ejercicio, siendo citados los números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

NOTICIAS

Invitado por la Academia de Derecho y demás ciencias sociales de Bilbao, para dar una conferencia en aquel centro de cultura, ha salido para la capital de Vizcaya el distinguido economista D. José Puigdollers y Maciá, director propietario de «Mercuio» revista comercial Ibero americana.

El día 30 del corriente tendrá lugar la clausura de la Exposición general de Bellas Artes, siendo el jueves último día de moda, verificándose el quinto concierto por el sexteto que dirige el maestro D. Mario Bretón.

El señor ministro de Instrucción pública y Bellas Artes ha dispuesto que durante los días 29 y 30 del actual puedan visitar la Exposición gratuitamente todos los maestros de las escuelas públicas de esta corte, acompañados de sus discípulos.

El Sr. López Puigerver, que hace días tuvo necesidad de regresar de Aranjuez, donde se hallaba, ligeramente indisputado, ha sufrido en la dolencia que le aqueja una agravación que ha puesto en alarma a su familia y a los médicos que le asisten.

La agravación ha sido tal, que el médico de cabecera dispuso anteayer que se administraran al enfermo los auxilios espirituales.

El ilustre político padece una fiebre gástrica infecciosa.

Desde el próximo domingo 1.º de Julio se abren certámenes en el Campo de Tiro de la Moncloa, todos los días festivos, por la tarde durante dicho mes y los de Agosto y Septiembre próximos, de clasificación de tiradores.

A los que llenen las condiciones de las clasificaciones, se les premiará con medallas de plata y cobre y diplomas.

A VISO

A todos los suscriptores del «Diario de la Marina» de Madrid, que deseen recibirlo en provincias durante los meses de verano, se les enviará sin aumento de precio, remitiendo a la Administración de este periódico las señas a donde debe dirigirse.

Anteojos roca precisión
Unicos que conservan y mejoran la vista, y aprobados por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubosc, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

Funciones para mañana

GRAN TEATRO.—A las 8 y 1/2.—El puñao de Rosas.—El triunfo de Venus. Gigantes y Cabezudos.
Tarde.—A las 4 y 1/2.—El puñao de Rosas.—El triunfo de Venus.—Gigantes y Cabezudos.
ZARZUELA.—A las 8 y 1/2.—La vara de Alcalde.—Amor gitano.—Los Campos Eliseos.

APOLO.—A las 8 y 1/2.—El pollo Tejada.—El Inso Cañizares.—El Rey del petróleo.—El pollo Tejada.

Tarde.—A las 4 y 1/2.—El maldito dinero.—El pobre Valbuena.—El Rey del petróleo.

PALESTRA.—A las nueve.—La familia Julians, la troupe Havamas, Pinta con su Regimiento de Ganson y toda la nueva compañía de circo y variedades que dirige William Parish.

SALON DE ACTUALIDADES.—Todas las noches espectáculo de variedades.—Couplés.—Bailes.—Viograph americanos.—Debut de la Esmeraldas.—A las 5 y 1/2 matineé.

RECREO ARGUELLES.—(Ferrari, 27).—Variadas atracciones.—Patines Cinematógrafo Colomplos, Gimnasio, Carrusel. Tiro al blanco y otros.—Los señores patinadores pueden ejercitarse en este sport desde los 7 de la mañana.

EDEN CONCERT MADRIENO (Teatro Martín).—Gran éxito del entremés lírico Preservativo del rostro.—Grandes atracciones.—Ha-Hi-Cha—Jakson el Miso Luise.—Mile. Darlac.—Les Doretta.—Hermanas Puchol.—Pilarcilla.—El archila.—Raquel.—Morenilla.—Mimi.

Café en la sala de butacas, abierto desde las cinco de la tarde.

PALACIO DE PROYECCIONES (Fuencarral) 125).—Todos los días de 5 a 11.—Siempre las mayores novedades, dos series distintas, cambios todos las semanas.—El trío Alpino, los días festivos desde las tres.

ROMEA.—Todas las noches Gran éxito de espectáculo nuevo en Madrid. La troupe africana, con sus danzas tunecinas, argelinas y kábilas, presentando con absoluta propiedad, Carmen Diaz y las obras La cachunda, Bocas de la isla El conejo automático.

CINEMATOGRAFO LA LATINA.—(Toledo, esquina a Cebeda).—Grandes novedades en películas traídas del extranjero, todas en extremo origina es.

CINEMATOGRAFO FRANCO-ESPAÑOL.—(Duque de Alba, 6) Variación de programa todos los sábados, Películas novedades. Después de cada sección el transformista Rafael Arcos.

BOLSA DE MADRID

Table with financial data including '4 o/o perpetuo interior contado', 'Serie F, de 50,000 ptas. nominales', '5 o/o amortizable', 'Valores de Sociedades', 'Obligaciones', and 'Cambio extranjero'.

y sostenerle en su puesto como si creyese tener un Abderramán en conserva?
Claro es que nadie se atrevía a decir esto en público pues con ser el Califa tan buena persona, distaba mucho de ser una persona constitucional. Acostumbrado a mandar en absoluto, a que no se discutieran sus actos tanto le hubiera dado emplear dos ó tres docenas de chismosos, como convertir su colección de turbantes de seda en forro para las babuchas del gran Imán.

Y sucedió que un año fué a hacer una visita al Califa su hermano Insul-el Hamid, que era nada menos que el Emperador de la Trapobania oriental. Quince años le habían sin verse y sin que hubiera disminuido en un ápice el cariño que mutuamente se profesaban.

A los pocos días de llegar a la corte echó de ver el Emperador Yusuf la patente de imbecilidad del primer ministro, y por ciertos vagos rumores que llegaron a sus oídos, comprendieron que para el pueblo era un enigma el persistente favoritismo de que gozaba aquel espantajo.

Trató Yusuf de descubrir las ocultas cualidades que sin duda apreciaría el Califa en el gran Visir, y no hallando ninguna de mérito, convencido de que el tal Abulcassem era un sacco de sandeces ó ignorancia, no resistió a la curiosidad y dijo un día a Mahomed:
—Querido hermano: habiendo en tu corte varones tan sabios y prudentes como es que tienes en privanza a ese Abulcassem, que es un ridículo por las cuatro costados, moral y materialmente?

—Hermano querido contestó el califa —ese hombre es para mí un tesoro. Gracias a él voy a mi pueblo próspero y feliz; gracias a él soy infalible como si A.áh refrescara de continuo mi espíritu con su aliento divino, y a él debo los días más gloriosos de mi reinado, como debe el árbol al sol, al aire y a la madre tierra la lozanía de sus ramas y el jugo azucarado de sus frutos.

—¿Qué me cuentas? Yo le tenía por un estúpido completo.
—Y lo es, querido Yusuf; pero tiene un don.
—¿Ah!
—Sí, el don de errar; por eso es mi consejero. En todos los asuntos graves, en aquellos negocios de Estado cuya solución es difícil, y que me hacen vacilar, Abulcassem no vacila nunca en tomar una resolución y se equivoca siempre. En eso consiste su mérito singular.

Yusuf no sabía de su asombro.
—Guárdame el secreto—prosiguió sonriendo y en voz baja el califa.—¿No comprendes que ese hombre es mi norma? Con hacer precisamente todo lo contrario de lo que me aconseja... acierto siempre. He ahí por qué Abulcassem es mi oráculo infalible... Y de esto se puede sacar la siguiente máxima, que aunque solo parece aplicable a los carpinteros, ó de otro oficio, lo es también a los reyes: «No hay herramientas malas ó buenas: todo depende del arte ó la habilidad de quien las maneja».

RAMIRO BLANCO

El Infante D. Carlos

Su Alteza el Infante D. Carlos estuvo ayer mañana á despedirse de la Virgen de la Palma. Fué solo, sin ayudante alguno. Oyó con gran recogimiento la misa de diez, y al salir, las masas populares de aquella barriada le dieron muchos vivas.

El coche de S. A. volvió á Palacio cubierto de memoriales.

Su Alteza, acompañado de su ayudante y condiscípulo marqués de Hoyos, fué á despedirse del capitán general, del ministro de la Guerra y de la Infanta Isabel.

Su última visita fué para su ayudante el señor marqués de la Mesa de Asta, que se halla muy mejorado de su accidente de automóvil.
Su Majestad la Reina y SS. AA. despidieron anoche en la estación al Príncipe y á sus hijos.
Estos permanecerán en San Sebastián unos cinco días, yendo luego á Cannes y á Niza, donde han tomado casa.

LA GACETA

La de hoy contiene las siguientes disposiciones:
Hacienda.—Real decreto aprobando de un modo definitivo los Aranceles de Aduanas publicados en virtud de Real decreto de 23 de Marzo de este año, con las modificaciones consignadas en el pliego adjunto.
Estado.—Sección de Comercio.—Canje de declaraciones estableciendo el régimen provisional de Comercio entre España y Alemania hasta 31 de Diciembre de 1906.
Gracia y Justicia.—Reales decretos de personal.
Hacienda.—Real orden centralizando en la Dirección general de Contribuciones el servicio relativo á Sociedades de seguros.
Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden nombrando catedrático numerario de Aritmética, Algebra y Cálculo mercantil de la Escuela Superior de Comercio de Alicante á D. Ramón Asensio Bourgoing.
Otra nombrando presidente del Tribunal de oposiciones á la clase de Dibujo geométrico de la Escuela elemental de Industrias y Bellas Artes de la Coruña á D. Alejandro Ferrant.

Otras disponiendo que se anuncien las vacantes de cátedras que se expresan.
Inspección general de Sanidad exterior.—Anunciando haber ocurrido catorce casos de peste bubónica en los suburbios de Valparaíso (Chile), y la existencia de fiebre amarilla en la región Dahomey, golfo de Guinea (Africa).

Los mineros bilbaínos

La Federación de obreros mineros de Vizcaya ha dirigido un mensaje al Círculo Minero, formado por los elementos patronales, en el cual se hacen las peticiones siguientes:
Jornada de nueve horas en todo tiempo.
Supresión del trabajo por tareas.
Aumento del 50 por 100 en las horas extraordinarias y trabajos domicales.
Reconocimiento de las Sociedades obreras.
El Círculo ha contestado con un largo escrito en el cual se deniega la concesión de dichas mejoras.
Entre los obreros reina agitación, temiéndose estalle la huelga general, y con ella un grave conflicto.

J. & A. NICLAUSSE
Société des Générateurs inexplosibles "BREVETS NICLAUSSE"
24, RUE DES ARDENNES.—PARIS, (XIX)
Fuera de Concurso, Miembro del Jurado en las Exposiciones Universales de Paris, 1900, y San Luis, 1904.
DIRECCIÓN TELEGRÁFICA
Fuerza en caballos de las instalaciones
MARINAS DE GUERRA
GENERATEUR=PARIS
GENERADOR=BARCELONA
MARINA francesa... 34 buques 300.200 caballos
inglesa... 9 — 114.000 —
americana... 6 — 108.000 —
japonesa... 5 — 61.000 —
italiana... 3 — 47.000 —
rusa... 4 — 42.000 —
española... 2 — 23.000 —
turca... 2 — 21.000 —
siemana... 2 — 17.000 —
argentina... 1 — 2.000 —
chilena... 1 — 500 —
portuguesa... 3 — 200 —
Total 12 marinas de guerra, 73 buques y caballos 736.900.
Cabe añadir á las cifras anteriores una fuerza de 30.000 caballos repartidos en 80 buques mercantes, entre los que cuentan dos paquebots de 15.000 caballos y 38.000 toneladas cada uno. Marinas de recreo 5.000 caballos
APLICACIONES EN LA INDUSTRIA
300.0) caballos fuerza motriz, alumbrado eléctrico, calefacción, utilización de gases perdidos, etc., etc., etc.
Central general de electricidad de Pontypridd, 15.000 caballos, que alcanzarán á... 75.000
Lebon y C.ª... 6.000
C.ª eléctrica del Sector de la riera izquierda... 50500
Ciudad de Paris (Talleres de Colombres)... 5.000
C.ª Gral. de Electricidad... 5.000
Exposición Universal de Paris 1900... 5.000
C.ª de electricidad del Quet-Parisien... 4.000
C.ª de gas de Lyon... 3.500
C.ª Fresno... 3.000
Sociedad industrial de productos químicos... 3.000
Sociedad lilense de alumbrado eléctrico... 2.000
Duhot-Frémaux Deplanque... 2.000
C.ª Pn de tranvías... 1.700
Battie y Hernández... 1.600
Fundición de cañones de Bruges... 1.500
Estación Central de Cayena 1.200
Estación Central de Londres... 1.200
Casa Ménier (Noisiel)... 1.000
Almacenes «Bon Marchés»... 1.000
C.ª de ferrocarriles del Oeste... 1.000
Antigua Socie tad dealumbrado eléctrico de Tolón 1.000
C.ª francesa de conglomerados de hulla... 1.000
M. Andree (A.) fabricante de aceite... 1.000
Sociedad industrial pour la Schappe... 900
Beneficencia pública Paris... 800
Exposición de San Luis... 800
Hospital Lariboisiere... 750
Sociedad de los Establecimientos Oostel-Vidsy... 700
Arsenal de Brest... 600
Torre Eiffel... 600
Sociedad Tolosana de electricidad... 600
Fábrica nacional de pólvora de Moulin Blanc... 0

# Compañía Transatlántica

## Línea de Cuba y Méjico

El día 17 de Mayo saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, 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 é 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 é 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, Cárdeno, Coro y Guayana 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, 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 May saldrá de Barcelona, el 5 de Málaga, el 7 de Cádiz, el vapor **P. de Saruste-gui** directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

## Línea de Canarias

El día 17 saldrá de Barcelona, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y el 22 de Cádiz el vapor **M. L. Villaverde** directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á 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 Mayo saldrá de Barcelona y el 30 de Cádiz el vapor **San Francisco** para Fernando Póo, con escalas en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

## Línea de Tánger

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

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á 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.

**Avios importantes.**—Rebajas en los fletes de exportación. —La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas de 14 de Abril de 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

**Servicios comerciales.**—La sección que de estos servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayos deseen hacer los exportadores.

# 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 á la

Dirección Gerencia: Montalbán, 3, Madrid

ó á 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, molcadores, 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 fuektes, armaduras, etc

FUNDICIÓN DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PROYECTOS GRATIS

## Vda é Hijos de J. Barreras

INGENIEROS

VIGO

Constructores de vapores y lanchas para pesca

con motores de vapor, de petróleo, de gasolina ó de alcohol

MAQUINAS Y CALDERAS PARA LA MARINA

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

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

ASTILLEROS

TALLERES MECÁNICOS DE CONSTRUCCION. Instalación completa de fábricas de conservas y de envases metálicos. Construcción de máquinas y aparatos, los más perfectos y prácticos para estas industrias.

Numerosas instalaciones unionando en España y Portugal.

Se envían presupuestos, pl nos y especificaciones al solicitarlos.

## Biblioteca Marítima Nacional

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 é instaladas en buques de guerra y mercantes en Agosto de 1905. 500 páginas de texto y 200 grabados, ocho pesetas.

**Rodríguez Martín (Manual).**—«Mares territoriales». Estudio de derecho internacional referente á 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 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.

## 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)

PARA 1906

Año XXVIII de su publicación.

TRES VOLUMINOSOS TOMOS

Decorado con Mapas en cartulina de las 46 provincias y el de Portugal.

CONTIENE

**DATOS** Estadísticos.—Geográficos.—Históricos.—Descriptivos.—Monumentos.—Vías de comunicación, telegráficas, telefónicas, postales.—Producción agrícola, industrial, minera, etc.—Comercio.—Industrias.—Principales contribuyentes.—Magistratura.—Administraciones del Estado, provinciales, municipales.—Educación.—Ferias.—Tiempo mayor.—Armas, etc.—En fin, cuantos datos pueden ser útiles al comerciante, industrial, oficinas del Estado, sociedades de todas clases, á las personas de carrera, civiles, militares, marinos é eclesiásticos.

**ES EL ÚNICO** que contiene detalladamente la lista de España por insignificantes que sean, ordenados por provincias, partidos judiciales, distritos, villas é lugares, incluyendo en cada uno: 1.ª, una descripción geográfica, histórica y actual; 2.ª, los nombres de las carreteras, estaciones de ferrocarriles, telegrafos, telégrafos, ferias, establecimientos de baños, circo, etc.; 3.ª, la población, y 4.ª, los profesionales, comerciantes é industriales, con los nombres y apellidos de los que los ejercen.

**ES EL ÚNICO** que da por sus tres tomos 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 **Savilla, Lisboa y La Habana.**

**ES EL ÚNICO** que da una información completa de **Cuba, Puerto Rico y Filipinas.**

**ES EL ÚNICO** que da una información completa de todos los **Estados Hispanoamericanos.**

**ES EL ÚNICO** que contiene todos los **precios** de España por insignificantes que sean, ordenados por provincias, partidos judiciales, distritos, villas é lugares, incluyendo en cada uno: 1.ª, una descripción geográfica, histórica y actual; 2.ª, los nombres de las carreteras, estaciones de ferrocarriles, telegrafos, telégrafos, ferias, establecimientos de baños, circo, etc.; 3.ª, la población, y 4.ª, los profesionales, comerciantes é industriales, con los nombres y apellidos de los que los ejercen.

**ES EL ÚNICO** que contiene **Portugal** en su totalidad.

**ES EL ÚNICO** que da una **Sección de extranjeros**, con las listas de las principales casas representadas en España, con el nombre y sellos del representante.

**ES EL ÚNICO** que contiene **Portugal** en su totalidad.

**ES EL ÚNICO** que da una **Sección de extranjeros**, con las listas de las principales casas representadas 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 Hilses, Plaza Santa Ana, núm. 10, y en las principales del mundo.

## 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 GAL  
Arenal, 2

## BIBLIOTECA "PATRIA," MADRID

Publica novelas, cuentos, etc., premiados en concursos públicos y obras fuera de concurso deudadas á los más distinguidos literatos españoles.

La mejor recomendación de esta «Biblioteca» es, decir que ha merecido el aplauso de literatos como los Sres. Pereda, Menéndez Pelayo, Palacio Valdés, Fastenrath, Duque de Rivas, Silveira, etc.

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

### PATRONATO PRINCIPAL

Excmo. Sr. Marqués de Comillas.  
» Sr. Conde de Bernár.  
» Sr. Conde de Cádiz.  
» Sr. Barón de Vilagayá.  
Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca.

PRECIO: UNA PESTA

EN TODAS LAS LIBRERÍAS DE ESPAÑA

# DIARIO DE LA MARINA

ADMINISTRACION, BARBIERI 18, ENTRESUELO

## PRECIOS DE SUSCRIPCION

En Madrid: Un mes.....	1,50 pesetas
» Trimestre.....	4,50 »
» Semes re.....	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 céntimos, noticias una peseta.