

# Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 10.957

Redacción y Administración,

Madrid, Martes 5 Abril de 1904.

Calle de las Venegas, 5

Dos ediciones diarias

## Exquisito Cognac Garnier

### VISITA REGIA A BARCELONA

La visita del Rey á Barcelona, á la que se concede excepcional importancia, embarga por completo la atención pública.

Al cabo de los siglos vienen á tocarse las consecuencias funestas del yerro cometido por un Rey despótico, que obligó á reconcentrar la vida nacional en su interior, apartándola del contacto extraño y matando el espíritu marítimo de sus habitantes de la periferia.

Política tan funesta, sólo condujo á paralizar la carrera ascendente de un pueblo que había llegado á constituir la potencia más poderosa del planeta y á determinar una decadencia que sin interrupción ha venido desarrollándose hasta los actuales instantes, en que después de haber perdido todos los territorios que fuera del propio había sometido, éste también corre riesgo de sufrir desmembraciones.

La vida artificial que aquel procedimiento creó en el país, con la imposición de los intereses de la más pobre é inculca de sus regiones sobre los de las demás, fué la causa del empobrecimiento general de la Nación, que no se sometió sin protesta á los desmanes del despotismo teocrático imperante. Y aunque por el momento se logró ahogarla, siempre quedaron semillas, especialmente en las regiones que constituyeron la antigua corona de Aragón, y más en particular en Cataluña, pueblo industrial y comercial, de donde jamás desapareció ese espíritu.

Así se explica que los catalanes se sublevaran con el auxilio de Francia contra Felipe IV y pocos años después se alzaran en armas combatiendo en favor del Archiduque contra Felipe V, apoyado como Rey de España por aquella misma nación á quien antes habían secundado.

Y que todas las conmociones que desde entonces han ocurrido en España hayan encontrado siempre lugar de desenvolvimiento en los antiguos reinos de Navarra y de Aragón, campo abonado para todas las guerras civiles que han consumido las energías nacionales en estos últimos tiempos.

Y no se diga que lo montañoso y abrupto del país, ó la influencia religiosa, muy grande en aquellas regiones, es lo que ha motivado que allí se desarrollaran los sucesos, pues tanto ó más montañosas son la gallega y asturiana, y otras del resto de la Península y mayor acaso en ellas el dominio del clero, y sin embargo, no se han prestado á ser foco de insurrecciones.

No; es que en el resto de España, ó sea en el antiguo reino de Castilla, que es el que se ha impuesto á los demás que constituyen en la Edad Media la Península, no tiene tanta razón de ser ese sentimiento de protesta, por más que en algunas de sus provincias no deje de rainar disgusto contra una centralización demoleadora que mata el alma nacional.

Esta, en cambio, ha resurgido siempre que por circunstancias fortuitas, la centralización cesó momentáneamente; como ocurrió durante la guerra de la Independencia, cuando las juntas regionales independientes y desligadas del poder central, que no existía por no reconocerse como tal al Gobierno del Rey intruso, mandaban en absoluto en aquellas y proveían á su defensa. Entonces tocas rivalizar en ardor patriótico y hay que confesar que Navarra, Aragón y Cataluña sobresalieron por su españolidad y por su energía combatiendo por la Patria común.

Prueba inconcusa de que no se trata en el desvío aparente que hoy se observa en algunas regiones, más acentado en Cataluña y que se demuestra principalmente en Barcelona, de nada que afecte á la nacionalidad, sino de un sentimiento de protesta, justificado hasta cierto punto, contra el centralismo de la política imperante, que ha destruido el espíritu nacional y llevado á España al estado de ruina en que se encuentra.

El gran desarrollo de riqueza que existe en Cataluña y principalmente en Barcelona, que podemos llamar la Nueva York de España, debido á la energía que para el trabajo caracteriza á sus habitantes, hace que se comprenda mejor allí la incapacidad de la administración y de la política centralizadora que nos gobierna, la cual, divorciada de los intereses materiales del país, sólo se inspira en la satisfacción de ambiciones personales é intrigas cortesanas, haciéndose sentir en las provincias únicamente, amparando el caciquismo y poniendo tra-

bas y cortapisas irritantes á los esfuerzos de la producción; sin preocuparse para nada de cuanto afecta á la defensa del país, que se halla á merced de quien quiera agredirlo.

La periferia de la Nación, que es donde existe la riqueza, no puede menos, después de haber perdido la confianza en un sistema de gobierno que entregó indefensas las colonias á la rapacidad extraña y nada hace por corregirse, que manifestar su disgusto y su recelo al verlo persistir y continuar por los mismos derroteros de segura perdición.

Y en esa periferia, Barcelona, que tanto significa, es natural que sea la primera en dar la voz de alarma en el objetivo de enmendar la dirección política de España y destruir en ella el germen que aún fructifica del error de aquel rey despótico, que impuso el centralismo para su gobierno á una nación, cuya unidad para ser efectiva y producir grandeza y bienestar, tiene que basarse en el libre régimen de la variedad de territorios que la componen y en ajustar la defensa nacional á sus condiciones de país marítimo.

Por eso tiene excepcional importancia la visita del Rey á Barcelona, donde va á darse cuenta del estado de opinión de un pueblo que tiene conciencia de su propio valer y de los destinos futuros de España, que no pueden comprenderse desde el lugar más apartado y más elevado respecto al mar que existe en el interior de la Monarquía.

### INGLATERRA

#### FOMENTO DE LA MARINA MERCANTE

Los ingleses empiezan á preocuparse seriamente del incesante progreso é incremento que adquiere la marina mercante alemana.

Para hacer frente á las contingencias que puedan derivarse en el porvenir, de este hecho, Inglaterra trata de mejorar su Marina mercante por todos los medios posibles.

Cuando esto hacen los ingleses, cuya flota comercial ocupa el primer lugar entre todas las del mundo, ¿qué deberían hacer los demás países que, como España, sólo pueden encontrar su redención económica en el desarrollo y fomento del tráfico marítimo?

Considerando el Gobierno inglés en toda su importancia estas cuestiones, ha instituido en el Ministerio de Comercio una Comisión especial afectada á este asunto concreto, encargada de informar y proponer los medios de fomentar la Marina mercante inglesa bajo todos los aspectos de su función orgánica.

Dicha Comisión ha hecho un minucioso estudio de la legislación, reglamentos y personal de las tripulaciones, tanto en lo relativo á reclutamiento de las mismas como en lo que se refiere á la situación y vicisitudes de los marineros; considerando que ante todo conviene vigilar la alimentación, admitiendo cocineros profesionales en los barcos; que las provisiones sean adecuadas y frescas; que los marineros extranjeros que se admitan hablan perfectamente el inglés; que se aumente el número de los marineros de reserva, sobre todo los que se destinan á las carboneras; que se facilite á los marineros extranjeros la nacionalización inglesa; que se establezca un sistema de exámenes y nombramiento de Capitanes y Oficiales mercantes; que se fomenten por todos los medios de educación y aprendizaje de los aprendices marineros á bordo de los buques mercantes; y, en fin, que se aumente el número de los marineros ingleses.

Bien se advierte que las primeras de esas indicaciones constituyen una legislación nueva y que las restantes sólo tienen el carácter de recomendación; pero de cualquier modo, se ve el afán de la Gran Bretaña, por mejorar la situación de la Marina mercante disminuyendo lo en su flota comercial el número de marineros extranjeros y aumentando el de los nacionales al propio tiempo que atiende al bienestar de las tripulaciones, mejorando las condiciones de higiene y salubridad á bordo de los buques.

### POLÍTICA

#### LA PRIMERA SALIDA

El Presidente del Consejo de Ministros ha salido para Barcelona, y sin poderlo remediar las gentes, se acuerda de aquella otra famosa excursión que hizo el Sr. Dato, siendo Ministro de la Gobernación á las tierras catalanas.

Posible es, y será lo mejor, que el jefe del Gobierno solo asenche vitores y aclamaciones, ruido de charangas y repique de campanas, aplausos y ovaciones que en realidad de verdad no son para él; pero aun así, habrá que celebrar que no oiga protestas y censuras.

Las circunstancias no son propicias para hacer distinciones; y si Cataluña, como el resto de España, no sienta por el actual presidente del Consejo de Ministros ningún género de entusiasmos, no es de presumir que ahora se extremen los rigores contra su política, y todo irá para el partido gobernante, como sobre reas.

Pero no hay que hacerse ilusiones. Por mucho que se fuerce la máquina, la política conservadora representada por el actual jefe del Gobierno, no echará raíces ni en Cataluña, ni en las restantes regiones españolas.

Es una política impropia de la época presente, y que sólo prevalece por circunstancias accidentales que el Presidente del

Consejo de Ministros, pretende convertir en definitivas, pactando con todo el mundo, hasta con sus más irreconciliables enemigos.

El viaje á Barcelona abrió un paréntesis á las consideraciones de política interna, porque el partido gobernante se ha metido en aventuras temerarias de que no podía salir con bien si no contase de antemano con el acendrado patriotismo de los elementos monárquicos.

Pero en su tiempo y sazón, el paréntesis se cerrará y se pondrán en claro muchas incongruencias de la política dominante, que ahora no es oportuno ni conveniente dilucidar.

El jefe del Gobierno, aspira, como Julio César, á pasar el Rubicón, y para ello no ha vacilado en salir de este Madrid de sus guapezas, en busca de aventuras, como don Quijote de la Mancha, salió de la venta, tan contento, tan gallardo, por verso ya armado... jefe del partido conservador.

Si embargo, ni Don Quijote conquistó el vellocino de oro, ni el Presidente del Consejo de Ministros ha conquistado la jefatura del partido gobernante. Hay todavía mucho terreno por delante, y es difícil que el isigne retórico balnear logre salvarlo.

Los conservadores soportan al Presidente del Consejo de Ministros de un modo análogo á como los Sres. Silveira y Villaverde soportaban á D. Antonio Cánovas, antes del desastre colonial y del desastre conservador.

Ahora con apariencias de victoria, el jefe del Gobierno, sale á correr aventuras, con todos los arreos de un estadista, al igual que el Caballero de la Triste Figura, con el que tiene bastantes puntos de semejanza, salía por los antiguos campos de Montiel, con la celada puesta y todos sus arreos andantesecos.

Lo menos que se puede desear al Sr. Presidente del Consejo de Ministros es que cuando regrese de ésta su primera salida, lo haga en mejores condiciones y circunstancias en que lo efectuó su antecesor el finito y nunca bien ponderado caballero andante manchego.

### COLOMBOFILIA

#### Palomitas voladoras

Las palomas mensajeras van á hacer un gran papel en la ciudad colonial, prestando servicios de campaña á S. M. el Rey en la trasmisión de despachos cuando suba al Tibidabo.

He ahí un volador simpático. La paloma que, según los poetas, no tiene hiel, ni por consiguiente malicia alguna, se presta á llevar y á traer, sin interés de ningún género.

Es el cartero de los aires. Dice los periódicos que el palomar de campaña montado en Barcelona con motivo del viaje real, puede servir de modelo para caso de guerra. No lo dudo, pero... es inconcebible.

Porque en efecto, no se concibe que haya palomas militares, pallas, las polvorientas, con candidez y tranquilidad. Una paloma con sentimientos bélicos es un contradictorio, una aberración.

Hay animales que, según frase de ritual, han dejado bien puesto el pabellón en la guerra. ¿Quién duda, por ejemplo, que el caballo comparte con el hombre los laureles de la gloria militar?

Aún el mismo Rocinante, émullo del Bábaco go asistió á Beras, aun cuando imaginados combates, rodando por el campo, hecho un ovillo ante la terrible acometida de los gigantes de viento?

En muchos Ejércitos hay también perros de guerra; y algunos canes han sido condecorados por sus altos y esforzados hechos, pero ¿palomas? Eso es la última palabra del modernismo militar.

Como ahora, á Dios gracias, no estamos en guerra con nadie, ni siquiera con nosotros mismos, las palomas militares van á prestar servicios de paz y á demostrar lo mucho que se puede esperar de sus aptitudes en la guerra.

Los periódicos dicen que el palomar de campaña de Barcelona lleva tres plazas montadas, lo que, á primera vista, parece algo extraño, tiene su natural y lógica explicación porque las tales plazas á caballo son... para el transporte de las palomas.

Nada se dice del uniforme que vestirán estas palomas militares. ¿Serán todas blancas, como las que el inspirado autor de *El hombre que se casó con la hermana del Coronel* usaba? ¿Serán rubias? ¿Van a vestir de negro? ¿Serán rubias? ¿Van a vestir de negro? ¿Serán rubias? ¿Van a vestir de negro?

Sin como quiera, el hecho es que las palomas van á constituir la nota más simpática del viaje de S. M. á Barcelona. Gracias á ellas, el Rey podrá comunicar con las cuatro provincias catalanas y con todas las plazas fuertes del Principado.

¡Qué admirable! Cuando están en funciones del servicio, ¿quién osará dirigir el sangriento cañón de una escopeta sobre estos interesantes animalitos? Matar una paloma de esas, es casi lo mismo que cometer un delito de lesa majestad. ¿Como que serán en esos días, las mensajeras del rey?

Por medio de las palomas, no sé ya si llamar regias, se asegurará el servicio de comunicación entre la costa de Cataluña y las de Baleares. Un servicio completamente nuevo y sin precedentes, según los periódicos.

Un corresponsal barcelonés asegura, que ninguna sociedad militar de Europa, ha organizado, ni ningún soberano ha dispuesto jamás en sus viajes, de ese admirable servicio; y eso bien merece dar un grito de entusiasmo: ¡Vivan las palomas españolas!

También anuncia los periódicos que durante la travesía á Baleares se soltarán desde el crucero *Río de la Plata*, palomas mensajeras que lleven á Barcelona detalles del viaje marítimo.

Las palomas, son pues, definitivamente, las duñas del aire. En Francia, se instituyó en Marzo de 1893, desde el Havre, según se ha dicho ya en las columnas de este DIARIO, un servicio postal por palomas mensajeras, entre los trasatlánticos en marcha y la costa.

El porvenir es, pues, de las palomas.

Abel Imart.

### LA CENICIENTA

Entre las notas transmitidas por los corresponsales de Pontevedra acerca de la Asamblea republicana de aquella capital, figura, al hablar del discurso del Sr. Azcárate, un ataque á los gastos de la Marina, calificados de enormes por el insigne orador, para sostener tres buques casi inútiles.

Indudablemente, el Sr. Azcárate, lo que ha querido es censurar á los que tienen á la Marina en situación tan lamentable y ridícula, supuesto que en él no cabe que pueda desconocer, que la Marina es, hoy por hoy, lo que menos cuesta al país.

País esencialmente marítimo, con dilatadas costas y grandes necesidades navales España, por su situación y por sus responsabilidades continentales, necesita gastar en Marina bastante más de lo que gasta.

Los gastos de la Marina nunca han sido enormes en España, por no serlo hemos perdido un inmenso imperio colonial, que se habría podido conservar y defender si los gastos de nuestra flota militar, hubieran sido los que corresponden á nuestra importancia como nación esencialmente marítima.

Los gastos de Marina, no son en España enormes, sino ridículos. Enormes son los gastos de otros organismos, que no representan ni significan para el engrandecimiento nacional lo que representa y significa la Marina de guerra.

El Sr. Azcárate, que figura con razón en primera línea entre nuestros intelectuales, no oscura á la Marina, y con toda seguridad se puede creer que á quienes crítica es á los políticos que desviando su atención del engrandecimiento de la patria, tienen á la Marina en situación tan lamentable y humillante como la en que se encuentra.

No hay ninguna nación que, siendo tan marítima como España, gaste menos que la nuestra en el sostenimiento de su fuerza naval; y esto explica el papel tristísimo que en el concierto internacional desempeñamos.

Presupuestos de Marina reducidos y miserables, reflejan siempre políticas entecas y naciones débiles; porque justamente lo que se gasta en poder naval es siempre reproductivo porque la Marina es la palanca más poderosa para impulsar la prosperidad de los pueblos.

Si se hiciera un estudio comparativo de lo que España ha gastado en Marina en una centuria y lo que han invertido otros países, se podría observar lo ciega que es la política española desamparando lo único que puede levantaria de la prostración en que se encuentra, que es la Marina.

El Sr. Azcárate, quizá encuentre que es ridículo mantener tres barcos de poco valor militar, pero sin que por eso se le molote es bueno aclarar que los gastos de Marina han llegado ya á su extrema reducción y que ante todo y sobre todo se precisa hacer barcos para que no caigamos por debajo del nivel de Marruecos.

Cuando España tenga barcos y gaste en Marina de guerra lo que puede y lo que debe, será una verdadera nación, mientras tanto no pasará de ser un país mal orientado, mal gobernado y peor servido políticamente hablando y la Marina, seguirá siendo la Cenicienta de la casa.

### HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

LXXXI

Reunidos ya todos los grandes elementos que formaban la llamada Armada I venerable, embarcó su jefe el duque de Medina Sidonia en el navio *San Martín*, que era el mismo que antes montaba el de Santa Cruz y con el que había ganado la famosa batalla contra los franceses en las Lías Terceiras.

D. Diego Pimentel mandaba el navio *San Mateo*, D. Francisco de T.ledo el *San Felipe*, D. Alonso Lázán el *San Pedro*, D. Nicolás de Lira el *San Bartolomé* y D. Agustín Mejía el *San Simón*.

De municiones guerreras llevaban ciento veinte mil balas de cañón de todos calibres, 4.500 quintales de cuerda mecha, 7.000 mosquetes y arcabuces, varias partesanas, muchas culabrias y cañones reforzados; 3.000 quintales de pólvora con todos los utenilios como cabrias, espeques y demás para la artillería.

De municiones de boca embarcaron también 163300 quintales de galleta ó bizcocho, 437 sacos de harina, 180 toneladas de vino, 1500 quintales de queso, 300 toneladas de vinagre, 50000 quintales de hajas, 2.000 quintales de aceite, 400 quintales de arroz, el agua correspondiente, linternas, faroles, hachos, lona ó cotóna, pez, cáñora y plomo.

Coataba esta Armada 32.000 ducados al día, y constaba de 32.000 hombres efectivos.

En actividad, esfuerzos, gastos y sacrificios competía el Gobierno inglés con el español, poniéndose en estado de hacer frente y resistir al enemigo.

En las dos márgenes y en la embocadura del Támesis, fueron construídos en poco tiempo dos fuertes, para defender la entrada del río.

Una Escuadra considerable, aunque no de tantas ni tan grandes naves como la española, estaba en disposición de llevar anclas y combatir á cualquier hora.

Howard era el Generalísimo de ella, llevando á sus órdenes á Drake, Hawkins y Sorbiash, excelente marino, de una habilidad y un valor acreditados.

Saymur cruzaba las costas de Flandes con cuarenta navíos ingleses para impedir

la incorporación de la Escuadra del duque de Parma con la Armada española.

Un Ejército de cuarenta mil hombres, tres mil de ellos á las órdenes de Leicester, estaba pronto á ponerse en marcha al primer aviso, y además de estas tropas se había organizado en cada provincia británica un Cuerpo de Milicia bien armado para acudir á donde quiera que la necesidad lo exigiese; los puertos estaban fortificados y había establecidas señales en todas direcciones, que instantáneamente debían dar á conocer los puntos amenazados.

Se había resuelto, por último, que si los españoles llegaban á desembarcar en el territorio inglés, todo se talara delante de ellos, de modo que para mantenerse sólo tuvieran lo que sacaran de sus buques. Dadas estas disposiciones, que son prueba del terror que dominaba en Inglaterra, se esperó el ataque.

Todo preparado por España; el 27 de Mayo empezó á darse á la vela su soberbia Armada; el 30 acabó de salir de la navegación con próspero viento, y el 10 de Junio, despachó el duque unos navíos y galeones á la Coruña, para tomar los víveres y municiones que allí había prevenido el marqués de Cerralvo.

El 14 de aquel mes, se empezaron á notar señales de tormenta, y el 19 se levantó un furioso, que no pudiendo sostenerse la Armada, con una parte de ella entró el duque de Medina Sidonia en la Coruña, y los demás buques se recogieron en los puertos cercanos que pudieron tomar; muchos de ellos fué preciso repararlos.

Hecho esto, después de un mes, prosiguió la Armada su viaje en 22 de Julio. Entró en las aguas del canal de San Jorge, y evolucionando en forma de media luna ocupó unas siete millas.

Tal era la disposición, cuando descubrió la de Inglaterra, mandada por Drake; no quisieron éstos aceptar el combate que se les presentaba, pero sí destrozar los buques españoles con su artillería, para lo cual, la disparaban retirándose y acomodiándose después por retaguardia, en la que Martín Rocalde esperó al enemigo; pero tal número de cañonazos le tiraron á distancia, que los ingleses hubieron de retirarse.

Habían éstos ganado el viento á la Armada española; sus naves eran muy velozas y sus marineros muy hábiles y prácticos, en lo que llevaban ventaja á los nuestros.

En tal situación acaeció la desgracia de volarse el repuesto de pólvora en la almiranta de Oquendo, y al punto la atacaron los ingleses, y se hubieron apoderado de ella, á no socorrerla pronto el Duque. Con la fuerza del mar y el viento se le rompió á la de Valles el baurrés y la vela del trinquete y aunque el General procuró auxiliarse para sacar la gente, no dió lugar á ello el rigor del tiempo, y quedándose rezacado, cayeron sobre él dos buques ingleses, á lo cual se añadió la llegada de Drake; y la apresó y corrió pristo; era á Valdes y á su gente en número de 400 hombres, apoderándose de 40.000 ducados del Tesoro y no poca artillería, todo lo cual llevó al puerto de Plymouth ostentando así el primer trofeo de aquella campaña marítima.

Había prevenido el Rey Felipe á su General que no se le permitiera la Armada inglesa hasta que se le incorporasen las fuerzas terrestres y marítimas del Duque de Parma, á quien había despachado un correo con sus instrucciones; pero la previsora Isabel de Inglaterra, tenía la Escuadra de Seymour cruzando á la altura de Duquerque, para impedir al Duque de Parma la reunión que tanto se deseaba. En tanto, el Duque de Medina Sidonia, disgustado de que Rocalde hubiera empeñado el combate, determinó retirarse en buen orden, y continuando la navegación en el 1.º de Agosto, envió al Alférez Juan Gil á que diera cuenta al Duque de Parma del punto en que se hallaba.

Al día siguiente, la Armada inglesa procuró ganar el barlovento, en tanto que la española trataba de sacar ventaja tomando la ofensiva.

Martín de Brotondo, acometió á la capitana inglesa y nuestros galones trataron de abordar á los contrarios, que como muy velozes, después de disparar la su artillería se hicieron presurosos á la mar, pues su objeto era no dejarse abordar.

Favorecidos por el viento volvieron los ingleses cargando sobre el navío de Juan Martínez, que no tardó en ser socorrido por D. Alfonso de Leira, con varios buques.

Los ingleses necesitaron á la capitana española, disparando sobre ella su artillería todos los buques.

En la noche el viento respondió con sus cañones; su resistencia dió lugar á que acudiera en su socorro Gaspard de Sosa.

En esta ocasión hicieron proeza, que bien pueden llamarse maravillosas, D. Alfonso de Leira, el marqués de Peñaflor, Juan Martínez de Recalde, Miguel de Oquendo, Agustín Mejía y otros, que con su valor, serenidad y acierto, evasaron grave daño á la Armada inglesa, tanto que al cabo de tres horas de combate se vio forzada á retirarse.

Dejemos la narración de los hechos para continuarla en el 3 de Agosto en otro artículo; aquel día los enemigos cayeron sobre Rocalde y Lara, que formaban en retaguardia; continuaremos á tallando las operaciones de la llamada Invenible, en la que el mucho torbellino de los buques hacía que se movieran con dificultad.

Los de los ingleses no se dejaban abordar, caracoleaban y tiraban y más ligeros escapaban, haciendo fuerza de vela.

El empeño del duque en no combatir, según las instrucciones del Rey, llevó al papel pasivo á una Armada tan poderosa,

que tomando la ofensiva es casi seguro que habra destruido á la inglesa.

Manuel Diaz y Rodriguez.

Madrid 4 de Abril de 1961.

COSAS DE MADRID

Los tranvías

En Madrid hay mucha miseria... No se como... Pone los pelos de punta leer lo que dice la Prensa á propósito de lo que en la villa y Corte ha disminuido la introducción de comestibles.

Pero es que esos modernos vehículos son una gran comodidad, indiscutible, evidente... Salvo honrosas excepciones, en determinados sitios y horas hay que tomar el tranvía por asalto, sufridos los apreturas, pisotones y codazos...

Ya en marcha el tranvía, sea corto ó largo el trayecto, hay mil y un obstáculos que impiden ganar tiempo para llegar pronto á donde se desea; desprendimientos del trole, numerosas detenciones para que suban ó bajen los pasajeros, interposición de carros, accidentes en la vía...

Treinta mil pesetas diarias en tranvía! Figurémonos el bacalao y las patatas que podrían comprarse con ese dineral.

Definición Pitágoras que los números gobiernan el mundo. Debe ser verdad; nos dicen esos tiranos números que si los pasajeros de tranvía, uno con otro, se gastan diez céntimos cada uno, resulta que vanjan diariamente por las vías madrileñas 300.000 personas: más de la mitad del total de población.

Tomar el tranvía ha llegado á constituir aquí, más que una necesidad, un vicio. Trayectos hay que pueden recorrerse á pié en cinco minutos, sin apretar mucho el paso, y que el tranvía tarda doble tiempo en recorrer. Pasa á fuerza de colos se sube á esos vehículos, las plataformas van atestadas de viajeros, y las carteras de los cobradores engordan por momentos... ¡El gran negocio!

Hay mucha, mucha miseria en Madrid; los víveres están por las nubes y los estómagos se van empujando; también se van atrofiando las piernas por falta de uso. Regla fisiológica: todo órgano que no funciona, se atrofia.

Yo no sé si será cierto que en este planeta está todo dispuesto del peor modo posible, ó si por el contrario, según Pangloss, se halla todo admirablemente armonizado. Lo que sí creo es que todas las cosas de este mundo tienen unas con otras cierta trabazón y enlace, y se me ocurre pensar si la carestía de los comestibles tendrá algo que ver con el aumento de pasajeros en los tranvías...

¿Quién se atreverá á afirmar que eso no obedezca á un impulso instintivo de economía práctica? Parece al pronto un despilfarro, un derroche, una prodigalidad, el que un pueblo de poco más de medio millón de almas se gaste diariamente treinta mil pesetas en coche; pero si bien se considera, puede ser que esos seis mil duros produzcan una economía de doce mil... ¿En botas? No, señores; hágame la merced de tomar nota del siguiente caso histórico.

Vivía, hace muchos años, un señor muy económico y muy aficionado á estadísticas y números (véase Pitágoras). Por vía de ahorro no mandaba nunca afilar los cuchillos de su casa, de modo que aquellos utensilios fueron convirtiéndose en otras tantas espadas de Bernardo en miniatura. Observó que al partir el pan con ellos producía mucho desmoronamiento y migajas el deficiente corte, y entonces se dijo: ¿Qué me trae más cuenta? ¿Gastar dinero en afilar los cuchillos ó desperdiciar en migajas una parte del pan?

El calculista señor guardó cuidadosamente, durante un año entero, todas las migajas, las pesó luego y resultaron cinco libras de pan. Inmediatamente llamó á un afilador.

Aplicamos la historietta al caso de los tranvías. Está probado que el ejercicio muscular, activando las combustiones orgánicas, que producen incansantes pérdidas, abre el apetito. Y como tener abierto el apetito en estos tiempos calamitosos es una desdicha, porque obliga á reparar las pérdidas mediante la ingestión de substancias nutritivas, conviene no despreciar al monstruo.

Y ahora sí que vienen bien los cálculos del señor de marras: ¿Qué trae más cuenta? ¿Gastar diez céntimos en tranvía para tener pocas ganas de comer, ó ir á pié y volver á casa con un hambre ruinosa? Por lo visto se adopta el primero de los dos términos.

Pero es que esos modernos vehículos son una gran comodidad, indiscutible, evidente... Salvo honrosas excepciones, en determinados sitios y horas hay que tomar el tranvía por asalto, sufridos los apreturas, pisotones y codazos... Se conquista la anhelada plaza, sea en el interior ó en las plataformas, y una vez embalado, cas el pasajero bajo las especiales leyes de la empresa, ó de la ley municipal, ó de la ley gubernativa, ó de la del cobrador... Menos respirar está todo prohibido. Está lleno el tranvía de cartellitos: Se prohíbe fumar. Se prohíbe bajar en marcha. Se prohíbe hablar con el conductor. Se prohíbe escupir. Consérvense los billetes. Cuidado con los rateros...

Ya en marcha el tranvía, sea corto ó largo el trayecto, hay mil y un obstáculos que impiden ganar tiempo para llegar pronto á donde se desea; desprendimientos del trole, numerosas detenciones para que suban ó bajen los pasajeros, interposición de carros, accidentes en la vía... Si un coche no puede proseguir su marcha, á los cinco minutos hay cincuenta detrás; todos hemos visto filas de tranvías parados... alguna lagaba desde la Cibola á Fernos. Si recorda la ocurrencia de un torero, que preguntó al cobrador:

—Oiga usted. ¿Es que estamos jugando á las siete y media?

—¿Por qué lo dice usted?

—Porque nos hamos plantao.

Esto será un chiste, pero no lo es que un hombre activo, invita lo por un amigo á subir al tranvía para ir juntos á determinado sitio, conteste:

—No, hoy tengo mucha prisa: iremos á pié.

RAMIRO BLANCO.

PLAZA DE TOROS

LA PRIMERA DE ABONO

Bombita chico.—Machaquito.

CARTAS Á REJONAZO.

La primera de abono se celebró con una tarde espléndida y una entrada más espléndida todavía. La familia Real asistió desde su palco al espectáculo.

Bombita chico y Machaquito eran los capitanes generales encargados de dar la batalla á los seis toros de Veragua encerrados en los chiqueros, y los combates que en tal lucha se entablaron fueron como siguen:

El primero fué un buen mozo, de pelaje negro y con dos cuernos nada más, pero que valían por cuatro.

Bien picado pasó á manos del Barquero y Alvarez, que le pararon como Dios manda. Bombita chico hizo una faena que no puede decirse que fuera mala ni mucho menos, pero tampoco que fuera buena, ni menos sobresaliente.

La manera de entrar tampoco fué buena, ni mala, y la estocada pasadera. Con la mano sacó el estoque y desahollo al segundo intento. El segundo, berrando en negro, también estaba bien presentado y ostentaba buenas defensas.

Machaquito le dió varios lances de capa, algunos buenos y remató con una lucida larga. Los caballeros bien. Palitroquearon Moglio y Patatero, éste mejor que aquél y aquél muy bien. Ayer tarde estuvieron superiores los banderilleros.

Machaquito hizo con la muleta una faena muy valiente y lucida, aunque por abusar un tautico del trapo rojo, dió lugar á que el toro se descomponiera algo. Al fin caudó al bicho, y Machaquito, en corto y derecho como una vela, se dejó caer sobre el morrillo, é hizo una media estocada superior de veras. Ovación.

El tercer jabonero, tan bien orlado como sus hermanos, tomó algunas varas con valor pero sin codicia.

Antolín y Barquero pararon muy bien. Nada, que ayer la tarde fué para los de los rehiletes. Bombita chico toró despedido y sin animación, tomando asco á un toro que, después de todo, no era un demonio.

Concluyó escuchando más pitos que palmas de éstas no podría contar media docena.

El cuarto era jabonero y un hermoso ejemplar. Machaquito lo recorrió capote al brazo muy entido y oyó aplausos.

El toro mansurroneó un poquito y luego, creyéndose al castigo, proporcionó tremendos bataceazos á los de suya. Molinas, en una caída, medio se conmovió.

El segundo toro no fué tan bonito como en los toros anteriores, salvo un par de Patatero puesto con mucha vista y agallas. El pobre Moglio tuvo que pasar á la enfermería, pues al entrar en banderillas desarmó el toro, y uno de los palos se le fué á clavar en el pié derecho.

Machaquito toró como los propios ángeles y entró como suele, para dar un pinchazo en hueso por lo alto que derrotaba el toro. Al repetir, lo hizo entrando recto y corto, y la estocada resultó superior, así como la ovación que se le tribuló.

El quinto es melocotón (de color, ¿ah? y hace una regular pella en varas).

Es bien banderillado por Alvarez y Antolín, viéndose una vez en peligro el primero por perder el estribo al querer saltar; se libró por sereno, pues necesitó apoyar en el testis para echarse fuera.

Bombita quiso volver por sus laureles y toró fuerte y arrimado, con mucha valentía y bastante inteligencia; pero al matar, job, poder sustitutivo de las ventajitas empezó á quitar facultades al toro con dos estocadas torcidas propiamente echando a fuera, la primera vez más que la segunda.

La tercera vez, verdad es que el toro estaba ya muy debil, entró como mandan los cánones y dejó una buena estocada. Mala tarde para Ricardo.

El sexto, berrando en negro, peló bien y fué excelentemente banderillado por Patatero y Chafín, y para remate de fiesta, Machaquito, que tuvo toda la tarde el santo de cara, hizo buena faena y concluyó con un magnífico volapié. Fué sacado en hombros.

Farolillo.

CONSEJO DE MINISTROS

El celebrado ayer tarde en la Presidencia terminó á las ocho menos cuarto.

La nota oficial, dice así: «A propuesta del ministro de la Gobernación se aprobó un expediente autorizando el concurso para el suministro de coches correos para las estafetas ambulantes de Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia y Madrid-Cádiz.»

Se autorizaron cuatro expedientes de Guerra; uno autorizando al Museo de Artillería para que adquiriera por gestión directa dos máquinas de reconar vainas metálicas de cartuchos para cañón: otro proponiendo la cesión al Ayuntamiento de Málaga de los edificios llamados cuartel de Levante y comandancia y parque de Ingenieros; otro autorizando la compra por gestión directa de los artículos de consumo necesarios durante un año en el Hospital militar de Cádiz, y otro proponiendo cumplir el decreto de 3 de Febrero último en el sentido de que se conceda á la comisión encargada de reparar el material de artillería existente en Puerto Rico, facultades para la enagenación del material inutilizable.

El Consejo se ocupó detenidamente en trazar las líneas generales del proyecto de ley de presupuestos y el presidente recomendó á los ministros la urgencia de que activen los proyectos parciales para poder ultimar el proyecto lo antes posible.

Se ocupó también el Consejo del viaje de S. M., ultimando los detalles de su primera parte.

Ampliación.

El Consejo estuvo dedicado casi exclusivamente á la preparación de los presupuestos para el próximo año.

Que fué acordado en principio que el ministro de la Guerra reproduzca el proyecto que ya formuló, en el cual está incluido todo su plan de reformas.

En el presupuesto de la Presidencia no se hace modificación esencial, pues la reorganización del Consejo de Estado acaba de ser aprobada por las Cortes.

En el de Estado se mantienen las cifras actuales.

En Gracia y Justicia solamente por fórmula se reproducirá el actual presupuesto, pues antes de fin de año se propone el señor Sánchez Toca, si continúa en el Gobierno, implantar la reforma orgánica de los tribunales. Sobre esta reforma dará muy pronto dictamen la comisión de Códigos y el planteamiento de ella será por decreto, dando cuenta á las Cortes.

En su día habrá de acoplarse el presupuesto de dicho departamento á esta trasaccional reforma.

En Marina se incluirán los créditos correspondientes al proyecto que se presentó al Congreso y que parecía poco menos que abandonado por el Gobierno. Sin embargo, como no se trata ahora más que de cumplir un proyecto legal con la presentación de los presupuestos, no comprometo á mucho el incluir aquellas cifras.

Más importante es, en orden á compromisos morales, la determinación de los gastos en Instrucción pública, en Agricultura y en Obras públicas, porque en estos ramos están las bases más fundamentales de la regeneración nacional. De las modificaciones que se puedan hacer en esos ramos sólo dijeron los ministros que los tienen en estudio.

En Gobernación se preparan varias reformas.

Y en Hacienda será lo más importante lo referente á la ley de alcoholes, que el señor Oms desea que se apruebe antes del verano. Calcula el ministro que el producto de este impuesto será de 25 millones de pesetas, sin perjuicio de que con el natural desarrollo de este gravamen pueda aumentar considerablemente sus rendimientos y ser la base para trasformar el impuesto de consumos.

UN BANDO

DEL COMANDANTE DE MARINA DE LA CORUÑA

Abril 3.

Ayer dictó un bando el Comandante de Marina.

Según la autoridad superior del puerto, se funda dicho bando en el deseo de cortar los abusos que diariamente cometen los patrones de los vaporcitos de pesca y gabarras, fondeando sus embarcaciones por medio de piedras que dificultan el braceaje en el puerto con exposición de los demás buques.

En el bando se dispone que desde 1.º de Junio los vapores de pesca, gabarras y demás embarcaciones, tanto del tráfico interior como traíneras, para fondear, deberán usar anclotes ó rizonas.

Se dice también que al abandonar su fondeadero las embarcaciones, deberán llevar el anclote ó rizona sin excusa ninguna.

Para los contraventores se señalan las multas de 50 pesetas por la primera vez, 100 por la segunda y á los reincididos por tercera vez se les juzgará con arreglo á la legislación de Marina, por desobediencia.

El Rey á Barcelona

El alojamiento.

Hoy habrán terminado en la Capitanía general de Barcelona, las obras para preparar el alojamiento de S. M.

El despacho del Rey será el mismo que ocupaba el Capitán general, que tiene vistas al paseo de Colón.

El mobiliario es el mismo que tenía. Lo forman la mesa-escritorio y otra auxiliar, ambas de rica madera, muy artísticas, con incrustaciones de metal y nácar, procedentes del antiguo palacio real; cuatro divanes de brazos y varias butacas, rica alfombra roja con flores, zócalo de mármoles, severa chimenea y enormes lámparas.

El decorado es sobrio y elegante. Sigue una sala empapelada de claro y otra mayor con grandes espejos de marcos dorados, ambas amuebladas con sillones y consolas.

Continúa una habitación que forma esquina, donde se instalará el despacho de Sotomayor.

A continuación el dormitorio y otro cuarto.

La parte del edificio que está á la derecha del paseo de Colón, es la que ocupan las habitaciones del Rey.

El dormitorio ocupa la esquina, siguiendo hacia la calle de la Merced, así como los cuartos destinados á tocador, lavabo, ropero y dormitorio del ayuda de cámara.

Seguirá el aposento de Polavieja, que ocupará la cama en que durmió la reina María Cristina, abuela del rey.

Continúan las habitaciones de los ayudantes de Polavieja, con vistas á la calle de la Merced.

El Comandante general de Alabarderos ocupará las habitaciones interiores con luz al patio.

Entre el despacho del rey y las habita-

ciones particulares se ha habilitado un salón de actos con soberbias lámparas y multitud de luces.

A continuación se han arreglado los aposentos de los ayudantes Sres. Lórgica y Castejón.

En el arco que une la Capitanía al edificio de la iglesia de la Merced se han habilitado las habitaciones de los alabarderos.

El comedor real, en la parte interior del edificio tiene vistas al jardín. El decorado es soberbio y majestuoso.

A medida que se termina el arreglo de las habitaciones son éstas entregadas á los empleados de palacio, que cuidan de completar los detalles requeridos por la etiqueta.

Fiestas y visitas.

S. M. el Rey visitará el local del Sportmen-Club, y asistirá á una fiesta organizada en el Parque por dicha Sociedad.

La empresa del teatro Principal construirá en éste 20 palcos en el piso primero para atender á los muchos pedidos que hay con motivo de la función regia.

Se ha prohibido la circulación de los tranvías y carruajes por cierto número de calles desde las nueve de la mañana del miércoles, hasta después de que haya pasado la comitiva regia para facilitar la organización de ésta y favorecer el tránsito.

Ha llegado el general Martitegui, quien se hospedarán en el hotel Falcón.

Lo han saludado el Gobernador y el jefe de los somatenes.

Este ha regresado de Manresa, en donde ayer se bendijo la bandera del Instituto que está bajo su mando.

La revista de los somatenes será una fiesta de mayor solemnidad y esplendor de lo que se esperaba.

Llegada de buques.

En el puerto de Barcelona encuéntrase actualmente fondeados el aviso Girarda, el crucero Río de la Plata y el guardacostas Numancia.

Hoy habrá llegado la segunda división de la Escuadra francesa del Mediterráneo, que trae la misión de saludar al Rey.

Con este mismo objeto llegaron ayer al puerto de Barcelona dos cruceros italianos.

Salida de Madrid.

Con S. M. el Rey irán á Barcelona, en tren real: el jefe superior de Palacio, duque de Sotomayor; el inspector, Sr. Zarco del Valle; el Comandante general de Alabarderos, Sr. Pacheco; el General Polavieja, como jefe del Cuarto Militar; los ayudantes del Mariscal, Sres. Lórgica, Castejón, Ferrer y Jordana; el doctor Alabara, el caudillero Sr. Pineda, el jefe del gabinete telegráfico Sr. Campos y el oficial de la Inspección Sr. Asna.

El Presidente del Consejo y el Ministro de la Guerra irán también en el regio convo, llevando el primero el personal de la Presidencia que ha de ir á sus órdenes, y el segundo, sus ayudantes.

El tren llevará, como de costumbre, una escolta de la Guardia civil, mandada por los oficiales correspondientes.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

El Kaiser en Mesina.

Mesina 4.

El Emperador Guillermo ha recibido al medio día á las damas más distinguidas de esta ciudad.

Después almorzó á bordo del Hohenzollern con las autoridades civiles y militares.

Terminado el almuerzo desembarcó, dando un paseo en carruaje por los alrededores de la población.

El viaje del Rey.

Tolón 5.

La segunda división de la escuadra francesa del Mediterráneo se ha hecho á la mar á la una de la tarde, con rumbo á Barcelona.

Como es sabido, lleva la misión de saludar al Rey D. Alfonso en su visita á la capital de Ceuta.

Se cree que los buques que componen esta división estarán de regreso en este puerto el sábado próximo.

El viaje del Rey.

Barcelona 5.

Á las seis de la mañana llegó el torpedero francés Barbacane, saliendo á las ocho al en-

38 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

JUAN FRANCO

EL GUARDIA-MARINA

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

durante su oruse. Le dijo también que podía considerarse como á bordo de un buque de guerra y someterse á los artículos de la ordenanza que estaban escritos para todos y que en el caso de que los olvidasen él tenía un ejemplar en su bolsillo que les leería á la mañana siguiente tan luego como se hubieran instalado cómodamente á bordo del gran buque.

Después nombró á Mesty primer teniente, á uno de los marineros sargento, á otro contramaestre y á otros dos, guardias marinas para establecer el cuarto de vigilancia; otros dos fueron ayudantes del contramaestre y quedaron los dos más como simples marineros que se dividieron entre

la guardia de habor y la de estribo.

La tripulación del cutter aprobó el discurso de Juan, y después se comenzó á tratar de un punto más importante, de la manera de apoderarse de aquel gran buque que se había visto á alguna distancia. Al cabo de un breve rato de discusión, se aprobó el parecer de Mesty, que era anclar no lejos de la proa del buque y esperar hasta las dos de la mañana, en cuyo tiempo se acercarían más á él y le tomarían por sorpresa.

Hacia las nueve de la noche se echó el ancla cerca de la proa del buque, y Juan quedó asombrado al ver que éste era mucho mayor de lo que había pensado, pues aunque aparejado como polacra, tenía una cabina casi igual á la de la Harpy.

Se empezó, pues, por atar de pies y manos á los prisioneros españoles y dejarles sobre los sacos de habas, para que no pudieran dar señales de alarma.

Se recogieron las velas y todo quedó en quietud y en silencio.

A bordo del buque, por el contrario, había ruido y confusión; hacia las diez y media se vió que se acercaba un bote se acercaba á él y que sus tripulantes bajaban al bote y se encaminaban hacia la orilla. Después de este cesó gradualmente el ruido, fueron desapareciendo las luces una por una, y todo quedó en la obscuridad y en el silencio.

—¿Qué piensa usted de esto, Mesty? preguntó Juan.

—¿Cree usted que tomaremos el buque? —Para eso estamos aquí; seguramente que lo tomaremos; aguarde usted un poco hasta que estén dormidos.

Hacia las doce de la noche cayó una lluvia bastante grande muy avorable para las operaciones de nuestro héroe; pero como el tiempo prometía aclararse pronto, el parecer de Mesty fué que no había que esperar más tiempo.

Bajaron poco á poco sin hacer ruido al bote con dos remeros, le pusieron bajo la proa del buque, treparon por la cadena y encontraron el puente y la cubierta desiertos.

—Tened cuidado de no disparar las pistolas, dijo Mesty á los hombres al subir, poniendo el dedo en los labios para anunciarles la necesidad del silencio, porque Mesty era un guerrero africano y conocía las ventajas de la sorpresa.

Luego que todos los hombres estuvieron sobre cubierta y amarrado el bote, Juan y Mesty se pusieron á su cabeza y pasaron adelante en dirección de popa.

Ni un alma se veía en el buque; la noche era demasiado oscura para ver á nadie, á no ser que hubiese alguno paseando sobre cubierta.

Se aseguró la lumberera en la escotilla y se echaron los enjaretados sobre las esco-

tillas de popa, y después Juan y Mesty se adelantaron hacia la bitácora, donde se veía una luz.

Mesty mandó á dos hombres que avanzaran para asegurar las escotillas, y á los demás que se quedaran allí de guardia, y después se detuvo á deliberar con nuestro héroe junto á la rueda del timón.

—Vive Dios! que ya el buque es nuestro, dijo Mesty; pero todavía falta bastante que hacer; se me figura que ha de haber algún tunante de estos dormido entre los cañones. Dentro de poco no habrá lluvia y entonces veremos.

—Ahora estémonos quietos.

—Debe haber muchos hombres en el buque, contestó nuestro héroe; es muy grande, tiene de doce á catorce cañones.

—¿Cómo vamos á arreglarnos para apoderarnos de toda la tripulación?

—No hay cuidado, repuso Mesty; todo se hará dentro de poco, de aquí hasta que amanezca.

—Ya ha cesado de llover, observó Juan; aquí hay un candelero, encendámosle y examinemos toda la cubierta.

—Ahora, contestó Mesty, que se ponga un hombre de centinela sobre la puerta de las cámaras, otro más allá, después encendaremos la luz y que todos los demás vengán á la cubierta; no hay que hacer uso de las pistolas.

Juan encendió el candelero y dieron la

cubierta registrándola. No habían andado mucho cuando entre dos cañones descubrieron un bulto cubierto con un capote.

—Esta era la guardia, dijo Mesty.

—Está dormida sin sospechar lo que pasa.

Mesty apagó la luz y todos se retiraron, mientras Mesty cogía un montón de cuerdas que había en el mástil de mesana, y corrándolas en varios trozos, las repartió entre la gente, que preparó en cinco minutos todo lo necesario para atar á la tripulación del buque.

Ahora encendamos luces otro vez y aseguremos á estos holgazanes, dijo Mesty.

—Por lo demás debemos darles gracias, porque nos dejan apoderarnos del buque sin riesgo alguno.

—Ahora despertadles uno por uno y tapadles la boca.

—Pero suponga usted que no se la podemos tatar y que gritan.

Entonces, señor Franco, contestó Mesty cambiando de fisonomía y tomando una expresión casi diabólica, no tendremos nosotros la culpa; y mostró el machete que tenía en la mano derecha.

—¡Oh! no, no hay que matarlos.

—No señor, no se les matará si podemos evitarlo; pero suponga usted que gritan y que vienen más, ¿qué sería de nosotros? Los españoles tienen cuchillos de abordaje y saben manejarlos perfectamente.

cuatro de la Escuadra, que entrarán a las diez. Componen ésta los acorazados Jena, Buel, Charlemagne el crucero Lionis y los torpederos Barbaceno y Catalán.

Barcelona 5. Poco después de la diez de la mañana ha tenido la Escuadra francesa cambiando con la plaza los saludos de ordenanza.

En la Nigeria. Londres 4. Informes oficiosos dicen que ha ocurrido en la Nigeria del Norte un encuentro entre las tropas inglesas y las indígenas.

Noticias de la República Argentina. Buenos Aires 5.

El presidente, Julio Roca, ha inaugurado el Congreso de Medicina, en el que toman parte todas las repúblicas de América latina.

La elección presidencial en los Estados Unidos. París 5.

La próxima elección presidencial en los Estados Unidos, puede considerarse como desaconsejada con la reelección del Sr. Roosevelt, pues éste tendrá el apoyo resuelto del partido republicano, en tanto que los demócratas y conservadores diseminan sus esfuerzos en favor de los Srs. Parker, Bryan y Hart.

### Asalto de armas

En el teatro de la Comedia se celebró anoche el beneficio de los ayudantes de las salas de Madrid, patrocinados por la Sociedad de escritores, presentando su concurso varios distinguidos profesores y notables aficionados.

En la primera parte tiraron el profesor señor Hueto y el pasante Sr. Martín, siendo la buena para el último después de un inicio y bonito juego.

A continuación se verificó un match entre don Ángel Sánchez, de la escuela española, y D. Pablo Arandilla.

Constituyó el match la parte sensacional del programa, formando el Jurado los Sres. Barroto y Combrando, por parte de Sánchez, y Arregui y Yardi por Arandilla.

Triunfó el Sr. Sánchez cuando el Sr. Arandilla se apuntaba seis golpes, siendo esto asalto anunciado de los individuos del Jurado hicieron que desayesá siguiera tanto el futuro del público.

En la segunda parte sobresalieron dos asaltos: el primero entre los Sres. Roque y Lidro Martín, y el Comde de Azpiri y Lidro Martín, 4 a 3; y el segundo muy luchoso asalto también los Sres. Vico Hueto Penabillero Louisier, Carbonell y Ruiz.

Corrió el programa otro match a sable entre D. José Martínez Asensio y D. Ángel Sánchez, que debió haber sido el asalto más bonito de anoche por las notables condiciones de ambos tiradores, pero al intentar un ataque el Sr. Sánchez, el contrario contestó antes de parar, y desde este momento las infladas deliberaciones del Jurado y el no ponerse de acuerdo ninguno de los que lo componían, hicieron dar por terminado el match cuando el Sr. Sánchez había tocado siete veces, por seis el Sr. Martínez.

El público protestó pidiendo que continuase el asalto, continuando éste y que dando la victoria por el Sr. Sánchez, que fue muy aplaudido.

Se habló de menos la ausencia al programa de Orlano González, también como el Sr. Sánchez disculpando de la escuela española, no pudiendo tomar parte dicho señor por padecer una relajación muscular.

### Sobre el baikal

La prensa inglesa y francesa viene insistiendo en lo de la vía férrea tendida sobre el hielo del lago Baikal.

La revista ilustrada Black and White y La Ilustración Francesa llegan en su último número hasta a publicar un hermoso grabado alusivo al tendido de la mencionada vía. Cremos que eso se trata de un casarí.

Los ingenieros rusos, por travidos que se los suponga, no han podido, a nuestro juicio, adoptar tan inverosímil solución para abreviar la travesía del lago. El transporte seguirá haciéndose a bordo de los ferry-boats, hasta tanto que se concluya de construir el ramal que bordea el lago por la parte meridional.

En el Baikal hay dos de esas enormes embarcaciones dotadas de poderosos rompe-hielos, y de ellos seguirá sirviéndose seguramente el Ejército ruso.

De estas dos «ferry-boats», el mayor puede transportar un tren de veintinueve vagones. El tren se acciona en tres partes, cada una de las cuales se instala en una de las tres vías asentadas sobre la plataforma de la barcaza gigante.

Esta, según se desprende de la simple inspección de la figura, se asemeja mucho en su aspecto exterior a ciertos diques flotantes de cañón.

Según nuestras noticias, los «ferry-boats» comenzaron a usarse en los grandes lagos de América del Norte. De allí los trajeron e importaron los ingenieros rusos cuando, antes de emprenderse la construcción del Transiberiano, visitaron el Canadá para estudiar al ferrocarril transcanadiense, que en sus condiciones y líneas generales se asemeja bastante al por ellos construído.

Cada uno de los «ferry-boats» que navegan en el Baikal costaron quince millones de francos, y fueron construídos por la casa Armstrong. Dióse que sus condiciones comerciales y marítimas son muy medianas, y que el Gobierno ruso hizo un mal negocio al adquirirlos.

La travesía del lago (50 kilómetros), en sus condiciones bonancibles suele hacerse en cinco ó seis horas, se retrasa considerablemente cuando los hielos obstruyen el paso, entonce se puede estimar en un día la duración del viaje.

### LOS DRAMAS DEL MAR

### Dos naufragos salvados

Con gusto recogemos las siguientes referencias que del industrial puerto de Palmeira, nos envía un suscriptor y amigo:

«En la mañana del día 29 último salió de esta rada con rumbo a la costa de Corubedo, en donde iba a dedicarse a la pesca de la maridina, la trainera Rosa, número 233 de la matrícula de La Coruña, propiedad de D. Ignacio Paz, mandada por el mismo y por el patrón de esta capital D. José Antonio García.

Formaban además su tripulación los marineros Manuel García, Juan Pazos, Juan Bernárdez, José García, José Pérez, Antonio González, José Rivadulla, Esquivel Trigo, Fidel Martínez, Andrés Martínez, José María Pazos,

Jose Pérez Núñez, José Pérez Canoso y Manuel Pena.

Poco antes de llegar a la isla de Sáivora, observaron todos ellos que en el bajo denominado «Calinas», se hallaban flotando a merced de las olas, dos hombres.

Su situación era desesperada. Forzaron la marcha los marineros y en pocos minutos se acercaron al sitio del suceso.

Era imponente el estado de la mar. Las rompientes hacían imposible la aproximación al mencionado bajo, pero animosos y humanitarios, consiguieron salvar a los dos naufragos.

Liámanse José Rivas Martínez y Gumerindo Fulgar y ambos son vecinos de la parroquia de Castañeira. Se hallaba ya con pocas esperanzas de vida cuando fueron llevados a tierra. Al volver se manifestaron que habían salido para la pesca en una lancha y que al pasar cerca de un bajo quedaron sumergidos por un tremendo golpe de mar.

Antes de la embarcación y con ella se fueron ambos a pique inmediatamente.

Son acreedores a toda clase de elogios los patriotas y demás tripulantes de la mencionada trainera por su humanitario y decidido comportamiento.

Es indudable que pusieron en peligro sus vidas por salvar las de esos dos infelices. Debe tenerse en cuenta la Sociedad de Salvamento de Naufragos para otorgar la merecidísima recompensa.

Palmeira, 31 de Marzo de 1904.

### DESDE WASHINGTON

«Si no fuera por el Gobierno—dijo Chamfort— en Francia ya nadie reíría». En tiempo de guerra, cuando tantas madres se quedan sin hijos y tantos infelices se van al otro mundo sin haberse enterado del argumento, tenemos para amanzar el espectáculo, a los críticos ó peritos militares. Su oficio se compone de tres partes; la primera, clavar añileres verdes, azules, encarnados, etc., en unos mapas; la segunda, publicar en un periódico sagaces predicciones sobre los planes de los combatientes; la tercera, cobrar sueldos cuantiosos, que podían estar mejor empleados.

Como las predicciones nunca salen—á no ser las del sentido común, esas que se le ocurren hasta á quienes no son peritos militares—no se vuelva á hablar de ellas. Y, cuando se lleva á cabo alguna operación, por ningún crítico prevista, esos señores se quedan tan frescos; no reconocen que su almanaque ha fallado. Ahora, los que son ingleses, apeñan al recurso de alabar y admirar á los japoneses hagan lo que hagan. Con motivo del movimiento de esta hacia New Chang, el periódico Daily Telegraph, de Londres, dice que «sólo puede compararse con la aparición de Napoleón en las llanuras de Italia, bajando de los Alpes».

Pero en lo que más brillan los peritos es en lo de barajar nombres raros, con el propósito evidente de amoldar al lector. Véase esta muestra tomada del New York Herald.

«Fang Wang Cheng está á unos 40 millas del río Yalu. Ta Kang Ling es, probablemente, Fen Sha Ling, como en las montañas, á unos 30 millas al S. E. de Liao Yang. Pero hay un Liangtao á unos 30 millas al O. de Fang Wang Cheng. Según las últimas noticias las avanzadas japonesas estaban en Ping Yang y se sabe diez que marchan por la misma línea que siguieron en la guerra de 1891. Entonces el movimiento fué por el camino de Peking, pasando por Ajyá y Chongji, cruzando el Yalu por Wiju y Antung, desde donde se dirigieron á Fang Wang Cheng, á Hai Cheng y á Niu Chang.»

Y el lector llega, al fin, á Niu Chang, casi tan fatigado como el ejército japonés, y además, con un principio de jaqueca. Hay quienes opinan que el arte de la guerra ha adelantado mucho y quienes añ man que, en lo esencial, Moirko nada hubiera podido enseñar á César. Lo que sí me parece fuera de toda duda, es que los nombres de las batallas son cada vez más feos. Hay alguna diferencia estética entre Farsalia y Ching Lang Ping y entre cruzar el Danubio y el Yalu, que significa ganar corré.

Nuestros antepasados tuvieron el buen gusto de vencer en Legnano, en San Quintín, en Bailín y en Malpique, en Waterloo, en Trafalgar; los franceses, en Fontenoy en Rivolet, en las Pirámides, en Priedland. Ya, cuando el Continente americano se separó de España, se hicieron famosos nombres tan poco eufónicos como Ayacucho y Chacabuco; ahora, con esta guerra en el Extremo Oriente, se ha llegado á lo grotesco, así en los nombres de las localidades, como en los de los héroes. Es lamentable que se dé una batalla en Mang Gang Sung; pero más lamentable aún que la gane un sujeto llamado Bessuzuko.—Y eso es otro de los motivos que tenemos para consagrar á logoterra por haber azuzado al Japon.

X. Y. Z.

### Información de Marina

Han sido nombrados: Comandante del torpedero Habana el Teniente de navío D. Fernando Bruquetas, y Ayudante de la Comandancia de Marina de Almería, el Teniente de navío D. Pedro Oñareda y Zabaldoro.

Se ha concedido un mes de licencia por enfermo para esta corte, al Contador de fragata D. Ramón Rodríguez Trujillo; cuatro meses por el mismo concepto, al Médico primero D. Enrique García Arturo, y al segundo Médico D. Emilio Gutiérrez.

### Guerra ruso-japonesa.

DE NUESTRO SERVICIO

El primer cuerpo del Ejército japonés en Corea. Shanghai 4.

Según informes de origen japonés, el primer cuerpo de ejército del Japon, ha desembarcado por completo en Corea, tomando posesiones en todo el Nordeste de la misma.

Los preparativos de un movimiento para llegar á las posiciones rusas sobre el Yalou están muy adelantados.

Ocupación de Omsan. San Petersburgo 4.

El general Aptanovs ha ocupado sin resistencia, con quinientos cosacos la ciudad de Omsan, hacia la cual avanzan las tropas japonesas de Tsiondjou.

Los japoneses en Wijn. Londres 4 (9,10 n.).—Via Bilbao.

La Agencia Router acaba de recibir un despacho de Shanghai fechado hoy, diciendo que fuerzas exploradoras japonesas han

entrado en Wiju á las once de esta mañana, y que los rusos se retiraron, al menos aparentemente, más allá del Yalou.

Nuevo bombardeo de Puerto Arturo. Londres 5.

The Times y The Daily Chronicle publican despachos de Cao-Pu en los que se dice que Port-Arthur sufrió un nuevo bombardeo el día 3 del corriente.

Provisiones del ejército ruso. Londres 5.

Comunican de Lyao Yang que el ejército de Manchuria tiene asegurados para largo tiempo víveres, gracias á la previsión con que se habían almacenado desde hace mucho tiempo pan y carnes.

### INFORMACIÓN POLÍTICA

La Comisión de Códigos. Los presidentes de sección de la Comisión de Códigos, Sres. Montero Ríos, Grouard, Moret y Aldecoa celebraron ayer tarde una larga reunión en el Senado, para ultimar la redacción del proyecto de ley orgánica del Poder judicial.

Este importante trabajo, del que hemos oído hacer grandes elogios, será entregado uno de estos días al ministro de Gracia y Justicia.

Mejoras en Málaga. En el Consejo de Ministros celebrado ayer fué resuelta satisfactoriamente una pretensión que tenía el Ayuntamiento de Málaga hace varios años, y que consistía en que dicha corporación pudiera comprar al ramo de Guerra varios edificios antiguos para poderlos derribar y extender el parque de Levante. El Sr. Herrera Moli ha gestionado e te asunto con los ministros de la Guerra, Hacienda y Gobernación, y al fin ha conseguido que el Gobierno acceda á dicha pretensión.

Dichas obras serán inauguradas por el Rey en su próxima visita á Málaga.

Consejo en Palacio. Ha sido muy breve el Consejo de Ministros que esta mañana se celebró en Palacio presidido por el Rey.

El Sr. Maura pronunció su acostumbrado discurso sobre política interior y exterior, informando al Rey de los acuerdos adoptados en el Consejo de anoche y de las modificaciones que está acordado en principio llevar á los nuevos presupuestos. Ocupóse asimismo de los sucesos de Sastar, haciendo constar que excepción hecha de aquel aborto, la tranquilidad durante la semana última ha sido completa en toda la Península.

También hizo el Sr. Maura algunos comentarios á propósito del último ataque á Puerto Arturo, dedicando el resto de su discurso á informar á S. M. de todos los detalles del viaje regio que empezará esta tarde.

Firma del Rey. El Sr. Maura sometió á la firma del Rey dos decretos promoviendo las leyes relativas á la responsabilidad civil de los funcionarios públicos y á la conversión de los distritos electorales de Las Palmas y Guía en una circunscripción.

De Guerra se firmó un decreto concediendo el mando de la primera brigada de la sexta división al general D. Demetrio Cuena.

Los Ministros de Gobernación, Agricultura e Instrucción pública, pusieron á la firma del Rey otros decretos de menos interés.

Decretos de Marina. Concediendo la Gran Cruz del Mérito naval blanca, al Vicealmirante de la Marina Imperial alemana Von Mensuij.

Ascendiendo á Contador de navío, al de fragata D. Joaquín Martínez, y Concediendo ingreso en el Cuerpo de Sanidad con el empleo de segundo Médico, al opositor D. Eduardo Perral.

Silba á Maura. Según manifestó esta mañana el Ministro de la Gobernación, el primer número del programa de la llegada del Rey á Barcelona, será la silba que organizan algunos elementos de aquella capital para recibir al Sr. Maura.

Como se ve, el Sr. Sánchez Guerra tiene la evidencia de que el Gobierno va á sufrir un tremendo fracaso en Barcelona y trata de curarse en salud.

Lo lamentable es que esta previsión no servirá para neutralizar la deplorable impresión que dentro y fuera de España producirá el recibimiento que en Barcelona se prepara al Gobierno.

La reina Isabel. Esta tarde han circulado en Madrid alarmantes noticias acerca del estado de la reina doña Isabel, habiendo llegado á considerarse muy probable la suspensión del viaje regio.

Por fortuna, la alarma era infundada pues á última hora se ha sabido que doña Isabel II sólo padece una ligera afección grippal, exenta por completo de gravedad.

Los alabarderos en Barcelona. En una conferencia telefónica celebrada hoy con Barcelona se ha comunicado desde aquella capital, la noticia de que la Compañía de Alabarderos que hoy ha llegado fué silbada al dirigirse desde la estación á su alojamiento.

Esta noticia, que revela la actitud en que están colocados determinados elementos de Barcelona, no ha sido desmentida en los centros oficiales, lo que hace creer que es cierta.

Despedida al Rey. A las seis y veinte de la tarde ha salido para Barcelona S. M. el Rey, acompañado del Ministro de la Guerra, del jefe del Gobierno y de las demás personas que citamos en otro lugar.

La despedida que se ha hecho á S. M. ha sido en extremo entusiasta.

Además de la familia Real hallábanse en la estación todos los ministros, las autoridades, nutridas comisiones del Ejército y de la Armada, Diputados y Senadores y representaciones de todas las clases de la Sociedad.

### NOTICIAS

El Gobernador ha impuesto la multa de 125 pesetas á las Empresas de los teatros Cómico y Estaba, por terminar sus funciones más tarde de las dos de la madrugada.

El Ateneo Médico Quirúrgico de Madrid, celebra hoy sesión pública, poniéndose á discusión una comunicación del Sr. Goyanes, celebrándose á continuación Junta general ordinaria.

El Ministro de la Gobernación celebró ayer una detenida conferencia con los señores Gobernador civil, Inspector de Sanidad interior, Sr. Bejarano, tomándose el acuerdo de establecer una sala de observación en el Hospital Provincial y efectuar un detenido reconocimiento de todos los enfermos existentes en el Hospital del Cerro del Pimiento, á fin de aislar á aquellos en quienes la enfermedad no se haya manifestado alarmante.

En el Círculo Democrático se celebra esta noche, á las diez, un asalto de armas para despedida del maestro de la sala, D. Isidro Martín.

El Cuerpo de Seguridad de Madrid ha prestado los siguientes servicios durante el mes de Marzo último.

Atropellos, 37; actos inmorales, 22; blasfemias, 17; desobediencia, 107; desecato, 1; disparo de armas, 7; denuncias, 56; embriaguez, 45; estafata, 87; hurto y robo, 53; lesiones, 146; mendigos, 320; monederos falsos, 1; prostitutas, 186; riñas y escándalos, 153; violaciones, 1; muertes repentinas, 5; suicidios, 3; fetas halladas, 2, auxilios á las personas, 73; id. á la propiedad, 18. Total, 1.707.

En la Real Academia de Jurisprudencia continuará la discusión de la Memoria del señor Amado acerca del tema «España ante las futuras contingencias internacionales», haciendo uso de la palabra los señores Goicoechea, Tabarilla y Gómez de la Serna.

### OSTRAS DE ARCACHÓN

10.000 diarias se reciben para las acreditadas casas Centro Riolano, Preciados, 22, y La Gloria de Silva, Silva, 8.

Pruébese la gran variedad de toda clase de pescados y especialmente al bacalao de estas casas.

(Ejírjase en el anuncio de la cuarta plana.) No comprar sin ver precios y clases.

### Anteojos poca precisión

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

No dejar de visitar este establecimiento, donde encontrarán las novedades del día: Arceñó 19 y 21.

Son á cual mejores las varias clases de Cognac, estilo Fine Champagne, que elabora D. PEDRO DOMEQ, de Jerez.

### GANADEROS

Evitar y prevenir con tiempo las epidemias en el ganado, es mucho mejor que curarlas. Este se consigue siempre con el ZOTAL, hacen los dos desinfecciones generales por semana, con una disolución de agua y ZOTAL al 2 por 100, en las cuadras, establos, porquerías, majadas, etcétera, etc., y todos aquellos locales donde reposen toda clase de ganados.—Farmacias y Droguerías.

10.000 Ostras diarias se reciben de Arcachón en el Centro Riolano, Preciados, 22. No comprar Ostras sin conocer antes los precios y clase de las que trae esta acreditada casa.

### SUCESOS

En el servicio sanitario de la estación del Mediodía, fué auxiliado Tomás Sánchez Jiménez de una herida en la cabeza que le produjo un sujeto llamado Pablo Melones, el cual fué detenido.

Los inspectores de vigilancia Sres. Casal, Zaldívar y Minayas, practicaron respectivamente registros en las casas número 16, de la calle de Torrijos, número 85, principal, de la del Amparo y número 85, de la del Águila, persiguiendo una falsificación de billetes del Banco y monedas.

### Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA.) Las potencias y Turquía. París 5. Según la distribución de la oficialidad extranjera en el mando de la gendarmería turca, los rusos tendrán el mando de la de Salónica, los austriacos la de Uskub, los italianos la de Monastir, los ingleses la de Drama y los franceses la de Serres.

Los agregados militares de las potencias tendrán su residencia en las provincias donde funcionan los oficiales de sus respectivos países.

Entrevista regia. Abbazia 4. En la mañana de hoy ha llegado á esta población el Emperador de Austria-Hungría, cambiando visitas de cortesía con los reyes de Suecia.

El emperador de Alemania. Mesina 5. El Hohenzollern, llevando á bordo al Emperador de Alemania, marchó en la mañana de hoy para Palermo.

Inundaciones. Nueva York 5. Las noticias que se reciben de las inundaciones en los Estados del Norte, no pueden ser más graves. Las poblaciones cercadas de alumbre y de fuerza motriz; las vías férreas están inundadas en diferentes puntos; las mareas han sufrido mucho y hay numerosas casas hundidas y muchas desgracias personales que lamentar.

### LICOR DE BREA ESPINAR

Este conocido medicamento compete hoy en calidad y precio con los similares extranjeros llamados alquitranos. Su uso en las afecciones del pecho, pulmones y la Vejiga, y sus excelentes resultados le han hecho que el público pida constantemente el Licor Brea Espinar, con preferencia á todos.—Farmacias y Droguerías.

Para los que tosen. ¿Quién, en vez de dormir, hace veladas de las terribles luchas invernales, cuando ceden las toses catarrales, tomando las Pastillas Benzoideas, del Dr. Villa y Cueto, por dos reales?

### LA BOLSA

#### COTIZACIÓN OFICIAL DE AYER

Table with columns for FONDOS PÚBLICOS and PERCEN TO. Includes entries like Fin corriente, Idem próximo, Al cambio, Serie P, etc.

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO. París á la vista, (descuento) 20,10. Londres á la vista libre, setenta y cinco, 90.

BOLETA. A LAS CUATRO Y MEDIA. Pta de mar, 75,00. Idem próximo 00,00.

(TELEGRAMAS DE FABRA) PARIS 5.—Apertura de la Bolsa de hoy. Exterior español, 94,05.

### SALICILATOS

#### DE BISMUTO Y CERIO ESPINAR

Conocidos por los principales Médicos de España los excelentes efectos de este precioso medicamento, lo recomendarán con resultados seguros y rápidos en la curación de la Disenteria ó Diarrea crónica, Dispepsias, Cáncer del Estómago, Vómitos de las embarazadas, Diarrea de los tímicos, Gastralgias, Cólera infantil, Fiebre biliosa y otros muchos padecimientos del estómago y vientre.

Nuestros Salicilatos están preparados con productos purísimos y con gran escrupulosidad, por lo que han merecido la aprobación de la clase Médica Española del público en general.

Al por mayor: Laboratorio de J. G. Espinar SEVILLA. Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.

### Fotografía 5 céntimos

SIN MÁQUINA. Todos pueden aprender á reproducir de sí mismos en casa propia. Búscanse en cada país hombres y mujeres que deseen colaborar ó representar esta maravillosa invención. Enviase gratis muestrario elegante y explicaciones en español. (Escribir: Sociedad fotográfica, Corso Umberto I, 462, Roma (Italia).

### La Casa más importante de España

en sombrillas, forrajeras, JoséMorea, San Sebastián (Guipúzcoa).

### Importante

Búscanse en cada ciudad de España, hombres, mujeres y un representante para darle trabajo en casa, artículo novedad, fácil, lucrativo, invento admirable y nunca visto. Enviase gratis franco domicilio muestrario elegante y explicaciones en español.—Escribir con sello de 25 céntimos á la Sociedad Italiana, Corso Umberto I, 462, Roma (Italia).

### Espectáculos para mañana.

- Español.—A las 8 y 3/4.—El dragón de fuego. Tarde.—El loco Dios. Lara.—A las 8 y 3/4.—Al natural (dos actos).—El Abolengo (dos actos). Tarde.—El palco del Real.—Tortosa y Soler.—Segundo acto.—Una hora fatal. Parish.—Tarde y noche segunda y tercera representación de toda la Compañía Internacional, Mr. Parish. Zarzuela.—A las 8 y 3/4.—Bohemios.—El gaitero.—El trovador.—Bohemios. Apollo.—A las 8 y 1/2.—Abanicos y pandero.—El baile de Luis Alonso.—El puño de rosas.—Pepe Gallardo. Tarde.—Los sobrinos del Capitán Grant. Moderno.—A las ocho y media.—Congreso feminista.—Los chicos de la escuela.—La última copla.—Congreso feminista. Tarde.—Las Amapolas.—La última copla.—El fondo del baul. Comico.—A las 8 y 1/2.—La alegría de la huerta.—Siempre patrás.—El mozo crío.—La vendimia. Tarde.—El solo de trompa.—El juicio oral.—Siempre patrás.—San Juan de luz. Roma.—A las nueve y tres cuartos.—Grandes espectáculos en los que toman parte artistas españolas y extranjeras. Salón de Actualidades.—Cuplets franceses y españoles.—Baile.—Cineógrafo.—Proyecciones luminosas.



# El Escudo de Barcelona.

## Gran bazar de ropas hechas

### PRECIADOS, 21 Y 23, MADRID

DESDE EL 1.º AL 20 DE ABRIL rebaja del 25 por 100 en las existencias de invierno.

Véanse algunos precios.

Pantalones, desde	7 pesetas.
Trajes	15
Gabanes	25
Levitones	12
Trajes de niño	6

### SERVICIOS

DE LA

## COMPANIA TRASATLANTICA

**LINEA DE FILIPINAS.**—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, a saber: 2 y 30 Enero, 27 Febrero, 23 Marzo, 23 Abril, 21 Mayo, 18 Junio, 16 Julio, 13 Agosto, 10 Septiembre, 8 Octubre y 5 Noviembre; y 3 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

**LINEA DE CUBA Y MEXICO.**—Servicio mensual a Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

**LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO.**—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

**LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, San Juan, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo 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, Carupano y Trinidad, con trasbordo en Curaçao.

**LINEA DE BUENOS AIRES.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

**LINEA DE CANARIAS.**—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19, de Málaga el 20 y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

**LINEA DE FERNANDO POO.**—Servicio bimensual, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

**LINEA DE TANGER.**—Salidas de Cádiz: Lunas, 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 muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

**AVISO IMPORTANTE.**—La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales que recibirá y encaminará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

## Diario de la Marina

TALLERES: Veneros, 5 MADRID

En los talleres de este acreditado establecimiento se confecciona toda clase de trabajos tipográficos, con notable perfección, rapidez y economía. A los suscriptores del Diario se les otorgan precios más módicos de los consignados en la tarifa general.

- Facturas
- Membretos
- Tarjetas
- Talismán
- Felicitos
- Periódicos

## CARNE LÍQUIDA PASSAPERA

Poderoso reconstituyente.—Alimento sin igual para enfermos y convalecientes. Fuencarral, 110.

Schnhardt y Schütte  
Gran Vía, 29.—BILBAO  
Instalaciones de librerías metálicas por medio del AIRE COMPRIMIDO.  
Última palabra en la mecánica moderna.  
Indispensable para Talleres mecánicos, Astilleros, Diques, etc.



Sírvase pedir detalles y catálogos.

MARILLO NEUMÁTICO "BOYER" DE GRANDES RENDIMIENTOS

**A. Borsig.**  
Construcción de máquinas y fundición de hierro.  
Casa fundada en 1842. 8.000 obreros.  
Berlin-Tegel

**Calderas de vapor** de todos los sistemas y tamaños. 20.000 construidas.

**Máquinas de vapor** horizontales y verticales de todos tamaños. 5.500 construidas.

**Bombas** para tracción de agua, canalizaciones, también bombas movidas por electricidad para minas, etc.

**Máquinas frigoríficas y de hielo** del sistema de compresión de ácido sulfúrico para fábricas de cerveza, mataderos, etc.

Representante: **Carlos Hinderer** Génova, 6.—MADRID

Centro de Comisiones y Agencia de Negocios de **SANTIAGO GARCÍA CASTELLÓN** Hércules, núm. 11, pral.—Cádiz.

Representaciones de importantes casas, nacionales y extranjeras, admitiendo muestras de artículos de comercio para propósitos.  
Administración de líneas, con garantías.  
Agente de varias Compañías de seguros sobre la vida e incendios.  
Habilitación de clases pasivas.  
Se gestiona el cobro de Censos, créditos, recibos de suscripciones o periódicos y revistas, obras a plazos, etc., para lo cual cuenta con activos correspondientes en todas las Capitales y pueblos de España, por pequeños que estos sean, pudiendo dar referencias de primer orden.  
Informes comerciales que se facilitan gratis.  
Corresponsal exclusivo del DIARIO DE LA MARINA.

**NOTA.** Este Centro contesta, correo vuelto, a cuantas cartas se le dirijan de cualquier asunto, sin exigir sello para la contestación.

**"El Expreso"**  
CENTRO INTERNACIONAL DE INQUIRIES Y NEGOCIOS  
DIRECCION POR  
**D. B. SANTOS Y VALL**

Cobro de crédito Informes comerciales  
Patentes y Marcas de Fábrica Contribuciones  
Padrón de inquilinos Administración de líneas  
Desahucios Averiguación de paraderos  
Expedientes y Saca de documentos Copistería y Traducciones Anuncios Concesiones ferroviarias, de tranvías y minas, etc., etc.

On parle français Man spricht Deutsch  
English spoken.—Si parla italiano

Puortaferrisa, 41, entr. BARCELONA

AGENCIA FÚNEBRE MILITAR  
**MANUEL LÓPEZ DE LAS HERAS**  
Claudio Coello, 46.—Teléf. 2.067  
Entierro de todas clases

**VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED**  
OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.  
REPRESENTACION EN ESPAÑA: MONTOLÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES; MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJERCITO Y MARINA; CÁNONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETÉTERA, AMETRALADORAS Y MISIONERAS

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).  
Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).  
Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.  
Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Plasencia (Plasencia de Las Armas C.ª Ld.-Plasencia-Guipúzcoa-España).  
Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham.  
Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia).  
Laboratorio de cartuchería en Dartford.  
Fábrica en North Kent para proyectiles.  
Polígonos de Eakmeale y Eynston.

**ASTILLEROS DEL NERVIÓN**  
BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.  
Reparación de cascos, máquinas y calderas.  
Dique seco de 132 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 fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS  
PRESUPUESTOS GRATIS

PRECIOS ESPECIALES  
CASAS  
**EL CENTRO RIOJANO**  
Preciados, 22 (frente a la calle de Capellanes).  
TELÉFONO NÚM. 1.368

**LA GLORIA DE SILVA**  
Silva, 8 (frente a la antigua Cerería).  
PRIMERAS CASAS  
en quesos, maticas y productos de la Rioja.  
Estas ensas son las que más barato venden, por hacer compras especiales.  
Aceite laguna lo más selecto, litro 1,10 pesetas; garbanos finos en seco, el kilo de 0,60; arroz bomba Glasé selecto, 0,75; idem id. 1.º, 0,80; idem id. corriente, 0,50; judías Barco, erribadas, 0,70; idem id. corrientes, 0,60; idem id. encarnadas, 0,80; idem id. moradas, 0,80; azúcar Cortadillo Larios, 1,50; idem id. Pilon, 1,50; idem florete cana 1.º, 1,30; idem corriente, 0,20; idem molida, 1,15; idem terciada, 1,10; lentijas Castilla superior, 0,60; idem id. corriente, 0,50; harina Ojalde, 0,70; idem corriente, 0,60; bucalso Escocia, 1,50; idem Lanza, 1,75; sal gruesa, 0,15; idem fina, 0,20; café crudo Puerto Rico, 4; idem id. Caracolí, 4,50; idem id. Moka, 5; idem tostados Puerto Rico, 5; idem id. Caracolí, 6; idem id. Moka, 7; idem mezcla de las tres clases, 6; tocino castellano, 1,90; jamón Avilés, 3,50; puntas y codillo, 2,50; manteca de puerco, fina, 2; pimientos superiores, lata 0,50; judía idem id., 0,50; espárragos, idem id., 0,90; guisantes finos, idem, 0,50; frutas en Compota, idem, 1; idem id. id., 1, 0,75; jamón superior, kilo, 0,80; idem pinta, idem, 0,90; idem moreno, idem, 0,90; patatas de Rioja, cosecha de la casa, idem 0,15 pesetas.  
Y respectivamente todos los demás artículos pertenecientes al ramo de comestibles finos.  
Ostras de Arenchón, recibimos diariamente 10.000.

**BANCO DE VALENCIA**  
CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS  
Cuentas Corrientes  
Descuentos, préstamos, negociaciones, giros  
Compra y venta de valores del Estado e industriales  
Y CUANTAS OPERACIONES SE RELACIONAN CON LOS ASUNTOS BANCARIOS

**IBARRA Y COMPAÑIA**  
SEVILLA  
LINEA REGULAR DE VAPORES  
ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.  
Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.  
SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIRON Y SEVILLA.  
Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.  
SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.  
Se admite carga a flote corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.  
Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, Consignatario.

**Pastillas Bonald**  
Lo más eficaz para las enfermedades de la boca y de la garganta, calman la tos, combaten la Gripe y facilitan la expectoración. Todos los médicos las recetan y otorgan sus virtudes.  
De venta en todas las farmacias y en la del autor **Núñez de Arce, 17, Madrid.**—Caja, 3 pesetas.

**Elixir antibacilar Bonald**  
(de Thiccol compuesto)  
Lo mejor para combatir las afecciones del aparato respiratorio, catarros, laringo-faríngeos, bronco-pulmonares, infecciones gripales y palúdicas, procesos fisiogénicos, etc., etcétera.  
De venta en farmacias y en la del autor, **Núñez de Arce, 17, Madrid.**—Frascos, 5 pesetas.

**ACANTHEA VIRILIS**  
Poliglicerofosfatada Bonald. Medicamento antineurótico y antidiabético. Tonifica y nutre los sistemas óseo muscular y nervioso y le va a la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.  
De venta en farmacias y en la del autor, **Núñez de Arce, 17, Madrid.**—Frascos, 5 pesetas.

**Jarabe de Digital de LABELONYE** contra las diversas Afecciones del Corazón, Hidropesías, Tosas nerviosas, Bronquitis, Asma, etc.  
El más eficaz de los Ferruginos contra la Anemia, Clorosis, Empeoramiento de la Sangre, Debilidad, etc.  
**Grazeas al Lactato de Hierro de GÉLIS & CONTE** Elaboradas por la Academia de Medicina, de París  
**Ergotina y Grazeas de BERGOTINA BONJEAN** ESTABILIZADO en sus PODEROSAS SOLUCIONES TITULADA con el GRABADO de un escudo muy fino en las botellas de este jarabe.  
Medalla de Oro de la 9ª Exposición de París  
ABELONYE y C.ª, 99, Calle de Aboukir, París, y en todas las farmacias.

# Diario de la Marina

## SUPLEMENTO EXTRAORDINARIO

Décima conferencia dada en el Centro del Ejército y de la Armada, el jueves, 24 de Marzo, por el Capitán de Navío

D. Victor Maria Concas.

### LA GRAN GUERRA NAVAL

Poco estudiada la influencia del poder naval en la Historia, por ser sus efectos menos visibles, que el más aparente del choque de las armas en tierra, ha pasado desapercibido durante siglos, á pesar de que en ella haya ejercido una influencia decisiva, desde la más remota antigüedad.

Vino esto á descubrirlo, un libro que ha hecho época en la historia del mundo, y cuyos efectos, bien duros y tristes, hemos sentido en la nuestra, aunque por desgracia, ni del origen nos hayamos enterado. Fué esta la obra *De la influencia del poder naval en la Historia*, del Capitán de navío Mahan, de los Estados Unidos, libro que ha abierto los ojos á los hombres de Estado del mundo entero, menos á los nuestros. Traducido á todos los idiomas, más que ninguno en el pasado siglo, leído por todos los políticos, y como una nueva propaganda de otras cruzadas, hizo ver la colosal influencia del dominio del mar en la prosperidad y grandeza de las naciones; hizo patente como el dominio del mar es el primer elemento de fuerza militar del mundo entero; y á tal extremo llevó el convencimiento de pueblos y Gobiernos, que todos, con una sola excepción, España, que levantaba un altar budhista al presupuesto de la paz, se lanzaban á hacer Marina, sin reparar en gastos ni discutir los medios. Bastaba que el hombre de Estado menos pensador quisiera averiguar el origen de ese movimiento unánime de todas las naciones, de todos los Gobiernos y de todos los Parlamentos, menos de España, de su Gobierno y de su Parlamento, para que hallaran en el fondo la explicación, pues no sucede una cosa tan universal, sin haber una razón poderosa, sea política, sea industrial, sea histórica, que lo amerite; y mientras, los marinos, los únicos que habíamos leído el libro de Mahan, avisábamos que el tormento avanzaba rápida é imponente sobre nosotros, por los Estados Unidos y por el Japon, se nos decía que queríamos mandos y destinos; y si los que clamaban eran los diplomáticos, que son los únicos que nos han hecho coro, se les contestaba con órdenes altisonantes, que son ridiculas, por no decir despreciables, cuando no las llevan á su destino un par de potentes acorazados.

Vino un momento en que la moda pudo más, y se creyó que era hora de hacer barcos, no de crear Marina, que esto último no pasó de los profesionales, y tal era el espíritu público, que Castelar, justamente apreciado como hombre de primera línea, decía que era arrojar millones al Nervión, y si no precisamente al Nervión; los millones se arrojaron como carne á las fieras, á contrastas á improvidas industrias nonnatas, que vilipendiando al Estado por sistema, hicieron que se perdiesen la mitad de esos créditos, distrayéndolos de su objetivo, acabando por convertir en hostil esa crasa ignorancia de nuestras clases cultas, alejadas de cuanto constituye la esfera primordial en que giran, se debaten y luchan hoy, todos los pueblos de la tierra.

Tuvimos en España la más grande manifestación de ese movimiento mundial, en la Exposición de Barcelona en 1888, á donde acudieron las Escuadras del mundo entero, que vimos fundadas en su rada. A aquella imponente reunión de fuerzas, sólo pudimos contestar con una vieja fragata de madera y el *Destructor*, que servía de yate Real, sin que nada digiera á los españoles aquella masa de contenedores de millones arrojados al mar, según muchos, ni que los cañones, al saludar á la plaza y á nuestros Reyes, hicieran temblar las casas, que más inteligentes que los hombres, al sentir la conmoción del aire, movían de terror sus sillares, pensando en el porvenir; y como éstos eran de granito, al temblar, bien claro decían en su lenguaje mudo é imponente, que ya el granito no sirve más que para pedestal de las estatuas de los dueños del mar.

Aquellos cañones llegaban tan cerca, que se asomaban por los mismos balcones de nuestras casas, y eran ya tan grandes, que las madres inocentes colocaban á sus hijos en la boca, cuando los visitaban, sin darse más cuenta de que era un capricho de los pueblos en gastar tanto... para arrojarlo al mar. Y por supuesto, á nadie se le ocurrió, que bien pudo antojárselos á todos aquellos acorazados ir al Liceo á oír ellos mismos la ópera, donde es muy posible que en un rato de mal humor digiera alguno: ¡basta de música celestial, la música humana es esta... No sé cómo expresar el ruido infernal de tal lenguaje, por más que tengo el concepto cabal de la armonía, que he oído en todo su diapason, mandando el navío de vanguardia de la Escuadra de Santiago.

Y ese libro notabilísimo, ¿sabéis de qué trata? pues nada más que del modo de arrebatar las Antillas, razón muy poderosa de que todo el mundo fijara en él la atención, ¡menos nosotros! Es una obra política, cubierta por un estudio histórico militar, bajo la base de la apertura del Canal de Panamá, y la necesidad que tenían los Estados Unidos de apoderarse de una base que los hiciera dueños de sus derrotas (llamémosla Puerto Rico). Desde ese momento, las simpatías en favor de la independencia de Cuba, que no salían, como en los demás Estados americanos, de un natural platonismo, tomaron forma concreta; se constituyó el poder naval con presupuestos grandes que fueron creciendo por días; se instruyó á una buena parte de políticos, que hicieron suyo el estudio; y muchos oficiales de la Marina hallaron remidas las lecciones de la Historia, para prepararse á aprovecharlas.

Todo esto, que conmovió á Europa, América y hasta al Japon, quedaba como si pasara en la Luna para los españoles, sin duda, calificando de imbéciles á todos los hombres de Estado del mundo, porque así arrojaban millones al mar, según frase campañuda de un tan funesto como exitoso orador.

Es cierto que es lectura muy penosa para los españoles, la del libro de Mahan, en el que no hay para nosotros ni una sílaba de cortesía, y mucho menos de justicia; pues aparte de su interés político, son los escritores franceses la fuente de más valía del publicista americano, y especialmente, *El Consulado y el Imperio*, de Thiers; y si la Historia no me menta, el antiguo ministro de Luis Felipe se vengó sin piedad contra España al escribir su obra, de la negativa brutal de Narváez, que no quiso concederle el Tuisón de oro. Y con tales fuentes y tal interés, no son extraños su lenguaje y sus juicios, pero por lo mismo, debiéramos, ó mejor dicho, debieron haber leído ó pensado los hombres de Estado de España, y una de dos: ó haber abandonado á Cuba, que era lo más sensato, ó cuadruplicar el presupuesto de Marina, aliarse con quien conviniere, y esperar arma al brazo, con la firme resolución de hacer frente á todos.

El mar es inmenso, y su presión sobre la tierra no puede menos de ser enorme y efectiva, y cada día más, por el aumento de tráfico y comercio de todas las naciones. La guerra naval, por esto rechaza todo género de particularismo, y ningún mayor error que el que se ha impuesto á la Armada, durante tantos años de bloquear las costas con pequeños cañoneros, queriendo encorralar en un círculo de hierro, cuando el bloque de Cuba y de Filipinas debía hacerse desde España; y diez acorazados dando un balle en Barcelona, por ejemplo, hubieran cerrado herméticamente nuestras costas, mucho más que en sus aguas centenares de cañoneros insignificantes, sin ningún valor militar.

Decía el primer Lord del Almirantazgo inglés, nada menos que el 7 de Agosto de 1902:

«El mar no es más que uno, y por consiguiente, la Marina inglesa no puede ser más que una, y en cualquier parte y en cualquier mar en que los buques enemigos sean encontrados y destruidos, allí todo el Imperio será simultáneamente defendido en su territorio, en su comercio y en sus intereses. Si, por el contrario, desgraciadamente prevaleciese la idea que el problema es de una defensa local, y que cada parte del Imperio deba contentarse con tener su porción de buques para el objeto de una protección individual separada de cada sitio, el único resultado posible sería que el enemigo que hubiera rechazado semejante herejía y combinado sus escuadras, atacaría en detalle y destruiría las espaldas fuerzas de la Gran Bretaña, las que unidas hubieran desafiado al vencimiento.»

«Hermosa doctrina sostenida por un ministro civil que luchaba contra una masa de políticos, que cada uno quería su barco!»

«El mar no puede ser neutral; es el campo de batalla, y como tal, no es posible la victoria mientras no sea en absoluto de uno de los combatientes; no quiere decir que en el intermedio pueda cruzar un buque ó una escuadra, y aun producir daño y de consideración, lo que es inevitable, y hoy más que nunca; pero esas razas ó operaciones casi en huida no tienen más resultado práctico que aumentar la indemnización de guerra, que la victoria en la mar es de el que lo domine, y el que manda en la mar manda en la tierra, de diez veces, nueve en la historia.»

Nada más concluyente que las siguientes líneas escritas por Washington el 15 de Julio de 1870, durante la guerra de la Independencia americana, que muchos autores consideran únicamente terrestre. Decía así:

«El marqués de Lafayette tendrá la

bondad de comunicar al conde de Rochambeau y al caballero Du Ternay, las siguientes ideas generales que expresan los sentimientos del que suscribe:

«1.º En cualquiera operación y en todas circunstancias se deberá considerar como principio fundamental una superioridad naval decisiva, sobre cuya base descansa toda esperanza de éxito ulterior definitivo.»

Y así fué, la independencia de los Estados Unidos no se consumó hasta que fué vencido el poder naval de Inglaterra.

Y aun retrocediendo muchos siglos, nada más concluyente que las guerras de Aníbal y Escipión, que no se facomolaran porque yo los traiga á la palestra. En efecto; en la segunda guerra púnica, Roma tenía una decidida superioridad naval sobre Cartago, y quizás por esto ó otra causa, Aníbal cruzó los Alpes, en cuya expedición perdió treinta y tres mil hombres de los sesenta mil veteranos aguerridos que llevaba consigo, mientras los dos Escipiones venían por mar sin perder un soldado, se establecieron en la línea del Ebro, cortaban las comunicaciones del gran general cartaginés, con su fiel hermano Asdrubal, que había quedado en España. Otra flota romana en el Adriático cortaba las comunicaciones con Macedonia, en rebelión y á favor de Cartago; y otra en Sicilia que impidió la llegada de refuerzos de la madre patria que hubieran comprometido el Imperio romano.

Después de la batalla en que murieron los Escipiones y antes de que Asdrubal pudiese llevar refuerzos á su hermano, diez mil soldados romanos, venidos por mar con Claudio Nerón, volvieron á cortar las comunicaciones con su base.

Dos años más tarde, Asdrubal pudo burlar la vigilancia, y dirigiéndose rápidamente por el Oeste de los Pirineos, cruzó los Alpes y se halló en terreno de Italia, y mientras tanto Escipión enviaba cómodamente por mar once mil soldados, que llegaron sin bajas sensibles, y que esperando á Asdrubal al pie de los Alpes y á orillas del río Metauro, lo derrotaron, siendo de hecho el fin de dominio de Aníbal en Italia. Dio á este particular, Mahan: «Es como si el Mediterráneo hubiera sido una llanura de tierra desierta en la que los romanos hubieran tenido grandes cordilleras en Córcega y Cerdeña; posiciones fortificadas en Tarragona, Marsala (Lilibonum) y Mesina, dominio de toda la costa italiana, próxima á Génova y fortalezas aliadas en Marsella y otros puntos; si además de esto hubiera poseído una fuerza capaz por su carácter, de atravesar este desierto, según su deseo, con enemigos muy inferiores en número que se hubieran visto obligados, en razón á su debilidad á verificar un gran rodeo para concentrar la tropa no dotada de aquella cualidad, en seguida se reconocería perfectamente la situación militar de los beligerantes y no habría palabras bastantes con que expresar la importancia y valía de tales tropas.»

«El dominio del mar conquistado por los romanos en la primera guerra púnica, les aseguró la victoria, á pesar de tener que luchar con el General cartaginés, cuya gloria militar han recordado con asombro todos los siglos que de él nos separan.»

Las antiguas batallas navales, eran expediciones militares y no tales guerras navales, y de ello adolecía en gran escala nuestra conquista de América, que quedó indefensa á los piratas de Isabel de Inglaterra, pero esos latrocinios que se cubrían con el nombre de corso, eran el verdadero desarrollo de la Marina militar, empezada á constituirse poco antes; pues con mucho criterio político dijo Drake, que en las colonias estaba la parte débil de España, que no tenía al ningún elemento naval para defenderlas.

Efectivamente, la transformación de las Escuadras, en verdaderas Escuadras de guerra, tuvo lugar con los buques que en 1588 lanzaron los ingleses contra la Armada de Felipe II, en que armaron ciento noventa y siete buques, propiamente de guerra y sin otro objetivo que su armamento; y desde entonces los ingleses lucharon por el dominio del mar, pues obligado el comercio de todas las naciones del Báltico y de toda Alemania y Holanda, á pasar por delante de sus costas dominando el mar, hacían insostenible el comercio á los demás países, al par que acrecentaban el suyo y con ello la riqueza, y por ende el poderío de la Nación.

Mucho hablamos nosotros del estrecho de Gibraltar, pero ni aun cuando eran nuestras las dos orillas, nos ocupamos nunca de ejercer dominio sobre sus aguas, cuyo concepto no entró jamás en la mente de nuestros gobernantes.

Como consecuencia de la destrucción de la Armada, Felipe II suspendió el comercio de América por un año, en 1590, cuyo

tiempo aprovecharon todas las naciones para desarrollar el suyo, y para colmo de desventuras, como entonces no se foraban las obras vivas de los buques, el gusano llamó la bronca, atacaba rápidamente las de los que estaban en las cálidas aguas de América, de los que de más de ciento, no se volvió á saber su paradero.

Ya siguiendo la misma política, en las guerras de Inglaterra y Holanda de 1652 y 1653, prohibió la primera la pesca de los holandeses en aguas de Escocia y el paso del Canal de la Mancha, medida que sirvió de engrandecimiento á Inglaterra y de ruina á su rival; pero con incidentes notabilísimos, pues después de la guerra de 1665, los ingleses, por razones económicas, decidieron la guerra defensiva y desarmaron su Escuadra; y Rayner les enseñó el error que habían cometido, llegando á Londres por el Támesis y obligándoles á pedir la paz. Fueron las primeras batallas dadas por buques de guerra contra otros, combatiendo por el dominio del mar, sin atender á la protección de buques mercantes ni de convoy de tropas, aunque pudiera ser en definitiva ese el objetivo, así como se aceptó la línea de bolina para el combate como la más fácil para evitar los brulotes que así se podían dejar pasar á sotavento por los claros de las columnas.

Ya declaradas las construcciones navales como tales buques de guerra, enseguida se diferenciaron los tipos, constituyéndose los navíos, fragatas y buques ligeros, cuya diferencia dentro de lo moderno se conserva hasta la fecha, procurando entonces, como hoy, aumentar la fuerza en cada unidad, para disminuir el número.

Constituidas las Escuadras, es evidente que lo primero que es necesario en la guerra, es destruir las del enemigo, pues mientras tanto, no hay medio de obrar contra éste y no puede emprenderse operación militar alguna de importancia contra la tierra, mientras haya la probabilidad de que la Escuadra enemiga se presente á terminar la función. La desaparición de las fuerzas navales enemigas, es la que trae el dominio del mar, dominio del mar, que es claro, que no quita que un buque suelto produzca un ataque ó haga el corso, pero siempre sin trascendencia, ni más importancia en la guerra, que la necesidad de proteger los convoyes en la relación que se tema puedan ser atacados; que la guerra sin riesgos, es imposible.

Un medio, sin embargo, hay de anular sin un buque á la flota más poderosa, y es la invasión del territorio enemigo. Este es el ejemplo de Francia y de los ejércitos alemanes en 1870, pues teniendo en cuenta que las Escuadras por sí solas, únicamente ejercen presión sumamente, no hay medio de ensangrentarse con un enemigo que á mansalva pueda tomarse cuantas represalias le dé la gana. De ahí el gran temor de Inglaterra, y de que el espectro de la invasión sea la monomanía de los ingleses, pues su Escuadra quedaría poco menos que impotente, si un ejército victorioso ocupara el país con medios de sostenerse, sostenimiento que constituye el problema, una vez cortadas sus comunicaciones por las flotas de Inglaterra. Ocupada Francia por los alemanes, y habiéndose dado la fantasía de apresar buques mercantes, tuvo que suspenderla inmediatamente, pues el enemigo se cobraba con creces cuanto le daba la gana, siendo esto una demostración de cuán ligados están los dos brazos fuertes del país: Ejército y Marina; y cómo el uno sin el otro, ninguno de los dos puede cumplir su misión.

Volviendo al dominio del mar; conseguido éste por uno de los beligerantes, están perdidas de hecho todas las islas, colonias y puntos separados del núcleo del país, para los que la rendición sólo es cuestión de tiempo. Por desgracia tenemos un ejemplo bien patente, y fué el señor General Polavieja, el primero que tuvo el valor cívico de decir muchos años antes de que sucediera, que con dos escuadras enemigas al Norte y Sur de la Isla de Cuba, se rendirían cien mil hombres sin disparar un solo tiro, lo que es perfectamente científico y perfectamente real y además sucedido, pareciendo increíble que aún haya quien lo extraña y no sepa que la fórmula de las fuerzas modernas y antiguas es conseguir el éxito sin combatir, es el *si vis pacem para bellum*, ¡y qué más éxito que el de nuestros enemigos! ¡Claro es que de no haber existido una rebelión de hecho victoriosa, las cosas hubieran ido de otro modo, y la escuadra no hubiera salido de Santiago; pero entonces aun se habrían tirado menos tiros en Cuba, pues la batalla de Santiago se hubiera librado en los mares de Europa.

Conviene que no olviden la lección los españoles; es decir, olvidar quiere decir haberla sabido, pues es muy discutible si la supieron jamás.

El dominio del mar pueden, sin embar-

go disputarlo las naciones de menos fuerza naval, si tienen alguna bien mandada y con puertos militares en que apoyarse, siempre que los Gobiernos no cedan á los clamores de los muchedumbres, que son y han sido las mismas en todas las épocas y en todas las naciones.

Sobre esto es lección histórica, que citan todas las naciones, la del Almirante inglés Torrington, el que exigía en invierno que se reforzara su Escuadra, en lo que no le atendía el Gobierno inglés, diciéndole en tono de zumba que no tuviera cuidado, que tendría bastantes fuerzas para afrontar á los franceses; á lo que Torrington contestó: «Señor: Yo conozco mi oficio y sacaré el mejor partido posible de lo que tengo; pero os ruego que recordéis que no es culpa mía si la Escuadra no es más fuerte. Confieso que tengo miedo ahora en invierno, mientras el peligro tiene remedio, pero vos tendréis miedo en verano, cuando la ocasión del remedio haya pasado.»

Llegó el verano de 1690, y como suponía el Almirante inglés, se presentó una fuerza inmensamente superior á la suya, y en lugar de darle una victoria fácil, Torrington tuvo en jaque la Escuadra francesa, sin dejarse combatir, seguro de que aquella no emprendería operación seria mientras existiera una Escuadra, si no superior y ni siquiera igual, pero por lo menos respetable, acto que tituló *fleet in being*, es decir, Escuadra con vida ó Escuadra dispuesta á todo.

Pero los clamores de la opinión, pudieron más que ese tan juicioso modo de proceder, tan beneficioso á los intereses de la Patria, que supeditada á los gritos de la plaza, la Reina María dió orden, que Torrington recibiera el 29 de Julio, de que atacara desde luego á los franceses, *dejándole ir hacia el Este ó Oeste*, como creyera mejor; órdenes y autorizaciones que me recuerdan otras muy recientes, que no es fácil que olvide esta generación de marineros españoles.

Torrington acusó recibo, diciendo que llamaría á los otros Almirantes, y que estaba seguro de que aquellos, como él, darían con gusto cumplimiento á las órdenes de S. M.; diciendo después en breves palabras, que se lavaba las manos sobre el resultado, que fué el que no podía menos de ser la derrota de Heachy Head, perdida el 30 de Junio; y aún gracias al Almirante inglés, que todavía salvó parte bastante de sus fuerzas, para estar á la vista y paralizar la acción de los franceses. Y decía Torrington, que seguramente la Reina no hubiera firmado la orden de salida, si no le hubiesen ocultado su escasa fuerza y la verdadera del enemigo....

No hay hoy escritor naval que no comente la frase de *fleet in being*; á lo que hay que agregar: ¡si le dejan á uno!

Los mismos clamores de siempre se repitieron cuando las guerras napoleónicas de principios del siglo XIX, que hemos visto terminar todos los presentes; pues los mercaderes ingleses se quejaban primero de que las Escuadras costaban mucho dinero y que no daban batallas; y pocas cosas habrán movido más la opinión en su tiempo, que la larga inactividad de Wellington en Torres Vedras, en 1810, pero á ambos les decía el Presidente del Gabinete de San James, que no hicieran caso, y que siguieran como si tal cosa, y así el resultado fué el que debía ser. Y es más; hostigado el Almirante por los clamores de la prensa inglesa, aceptó el proyecto de Nelson de atacar á Tenerife, donde fué derrotado, perdió un brazo y su fuerza tuvo que capitular; señal evidente de que la misión de las fuerzas es combatir cuando convenga y no la de hacerse el valiente, cediendo á clamores de opinión insensata, á lo mejor impulsada por el terror y desprovista de todo juicio profesional.

Precisamente, durante esas guerras contra Napoleón y sus aliados, las flotas inglesas dieron un alto concepto de lo que era el dominio del mar; el Gobierno inglés declaró el mar territorio inglés y sus fronteras las costas del enemigo, cuyas Escuadras bloqueaba; de este modo quedó el mar á la espalda, completamente libre á su comercio y excluido todo el de los enemigos; y como las guerras duraron muchos años, el comercio tomó tales vuelos y tal arrigo, que ha sido el punto de partida de la gran prosperidad de Inglaterra en todo el siglo XIX. No puede pedirse á las multitudes aplomo y sensatez de que carecen, como ocurrió en los Estados Unidos mismos, al declararse la guerra, suponiendo que teníamos con que atacarlos por alguna fantasía al estilo de las novelas de Julio Verne; pero son los hombres de Estado los llamados á salvar las naciones y á apoyar á sus Generales en esas grandes crisis de la Historia, de la que ninguno se libra, pero de las que salen más ricos y prósperos los que tienen la suerte de que los que

rigen la nave del Estado, tengan serena la cabeza y firme el corazón, para llevar con mano fuerte el timón por donde convenga á la salud pública.

El gran error de no dirigir todas las fuerzas al dominio del mar, fué lo que produjo el funesto combate de San Vicente entre las Escuadras de Jervis y la de Lángara, que cayó poco menos que por sorpresa entre la fuerza del primero, cuando después de haber hecho la unión de las Escuadras de Cartagena y de Tolón, se halló al frente de 34 navíos y de 18 ó 20 fragatas, con lo que debió perseguir á Jervis con todas sus fuerzas y á todo evento, para dejar el mar por suyo.

Igual error y en aquellos días, cometieron los holandeses en Camperdown, los que sin objeto alguno atacaron á fuerzas inglesas muy superiores, dándoles una fácil victoria y el dominio del mar, que le hubieran disputado mientras no le ofrecieran ocasión de un vencimiento, por ochar en olvidar los fundamentos de la guerra naval, que no son otros sino disputar el dominio del mar, ó por lo menos, impedir que sea sin disputa del enemigo.

Sobre esto, es muy notable la analogía de la conducta de Medina Sidonia en 1588 con la *Invenible* y de Persano en Lissa en 1866. El duque de Medina Sidonia, Almirante de la *Invenible*, vió en Plymouth la Escuadra inglesa á sotavento y fondeada, á la que pudo atacar y destruir poco menos que impunemente, como se lo pedían desesperados los verdaderos Almirantes Recalde y Oquendo; pero obsesionado con el objetivo de su empresa, como era unirse á Farnesio en las bocas del Escalda, y con su gente y la de su Escuadra invadir á Inglaterra; pasó de largo, como si el desembarco fuera posible mientras existieran intactas tres Escuadras enemigas que lo pudieran impedir.

Al siguiente día, Howard estaba en el mar y el barlovento era suyo, con lo que ya no fué la Escuadra española la que tuvo la elección del momento; por cierto que es muy notable la comparación de las tripulaciones del *San Martín* de mil toneladas, nave capitana de Medina Sidonia, la que se componía de 300 soldados y 177 marineros, mientras que el *Ark*, de ochocientas toneladas, almirante de Lord Howard, tenía 300 marineros y sólo 125 soldados, que era, es y será lo lógico en la mar, mientras el agua salada no cambie de modo de ser.

Siglos después, en 1866, Persano en Lissa cometía la misma falta y espiaba su error con otra derrotada impuesta por una Escuadra inferior, por haber intentado un desembarco sin tener el dominio del mar ó sin fuerzas suficientes para haber dispuesto de una Escuadra frente á la austríaca y lejos del lugar de las operaciones, Escuadra capaz de haber destruído á la enemiga, ó que aún en caso de ser derrotada, quedara aquella tan mal parada que no pudiera intentar ataque serio sobre Persano. Este no tenía más que una Escuadra delante, otros mares muy distintos de los del duque de Medina Sidonia; pero la Escuadra de Teghethoff tenía cerca su base de operaciones, y no era tan inferior á la italiana que no mereciese mirarse con cuidado.

En todas las guerras, y en la naval más que en ninguna, es preciso concentrar las fuerzas sobre un objetivo, sufriendo con paciencia los destrozos que el enemigo haga en otras partes, seguro de que si se quiere acudir á todas es del modo como no se defendió á ninguna; y decimos en la guerra naval, pues en ella están amenazados cuantos intereses estén á la orilla del mar, por lejanos que se hallen del enemigo; y los clamores son mucho mayores que en la guerra por tierra que es siempre mucho más localizada.

Ejemplo, y por cierto muy penoso es el que al efecto citan los escritores militares ingleses, refiriéndose al último esfuerzo que hicimos para recuperar á Gibraltar, diciendo (ellos) que si al objeto se hubiesen aplicado todas las fuerzas de España, seguramente lo habríamos conseguido, pero que en lugar de eso se envió en Abril de 1779, al Almirante D. José Solano, con 12 navíos y 83 transportes, con 11.460 hombres á las Antillas, ocupándonos preferentemente de auxiliar á las colonias americanas para conseguir su libertad, cuya gratitud nos tiene suficientemente demostrado, y dice un publicista inglés literalmente: «se puede decir que Gibraltar, y las colonias americanas, estaban en contraposición, uno contra las otras y el plátano de América fué el que pudo más.»

Siempre interesados en lo que menos nos importa, y lo más triste no es tanto el hecho, pues en lo humano está el alza y baja de las naciones como de las familias, si no en la falta de sentido político de que todos los presentes hemos sido testigos hace bien poco, y de que es ocioso hablar.

Tenemos precisamente en estos días la empezada guerra entre Rusia y el Japón, en que se lucha á brazo partido por el dominio del mar, recordando lo que digimos en la conferencia anterior respecto á las deficientes condiciones de Port Arthur, como base de operaciones de la Escuadra rusa.

Tomando solamente los antecedentes comprobados, el día 6 de Febrero, y según algunos el 7, á las seis de la tarde recibía el Gobierno ruso la comunicación del Embajador del Japón pidiendo sus pasaportes y la noticia de que aquella nación recibía su libertad de acción; y en lugar de suspender todo servicio telegráfico agano, para que con la mayor rapidez llegase el telegrama más urgente á noticia de la Escuadra de Port-Arthur, según algunos periódicos,

el Ministro de Estado perdió algunas horas para no dar un disgusto al Zar, lo que, si la notificación fué el día 7, más la diferencia de horas por la longitud, harían el ataque del 8 poco menos que simultáneo con la nota diplomática en cuestión.

La Escuadra rusa que había salido el 2 de Febrero, estaba de regreso, fondeada toda fuerza de Port-Arthur, por las condiciones de falta de fondo en su canal, cuando antes del amanecer del 8 el Almirante japonés, hizo sobre ella un terrible ataque de torpederos, que dejaron fuera de combate los mejores buques de la Escuadra del Zar.

Analizemos la operación. La Escuadra rusa, apesar de lo que se ha dicho, no fué propiamente sorprendida, puesto que no estaba en pleno servicio de paz; más tampoco en el de guerra, pues la vigilancia de tiempo de guerra, no es posible más que en tiempo de guerra, ni aun siquiera el sostenimiento de las máquinas á bordo, que requiere tal estado.

No hay nada en tierra que se le parezca, ni centinela, ni avanzadas, ni grandes guardias; es como si en tierra existiera un artefacto que pudiera avanzar á campo traviesa con la velocidad de un tren y cuyo artefacto pudiese disparar cierto proyectil, que al dar en el blanco mandara por los aires de una vez á las más poderosas fortalezas ó á un cuerpo de ejército entero, desde el general al último rancho. Ahora bien: el tiempo que ese artefacto tardaría desde estar al alcance de los cañones hasta poder disparar su monstruoso proyectil, no pasa de tres á cuatro minutos, que es en los que se juzga la vida ó la muerte; y así comprenderéis la tensión de espíritu de las tripulaciones, no de guardia, sino teniendo sobre los cañones, tirantes ya las piolas de los percutores, y buscando con los cansados ojos entre la oscuridad de la noche cualquier sombra equívoca que pueda ser el enemigo, que no necesita más que unos segundos para descargar un golpe mortal.

Así, pues, en tiempo de guerra, por la noche, las Escuadras sólo pueden estar detrás de muelles ó en movimiento; y basta con lo dicho para comprender que este servicio es absolutamente imposible, en largos meses de tiempo de paz, por lo que la responsabilidad del hecho no es del Almirante, sino del Gobierno de San Petersburgo; pues allí, como en otras partes, los hombres de gobierno olvidan no solamente lo que es la guerra moderna, sino que hoy como antes necesitan abandonar todas sus facultades á los Generales y Almirantes que están guerreado, y no quieren convertirse en combatientes á miles de leguas de distancia, creyendo que pueden hacerlo, porque disponen del telégrafo. Se ha dicho, sin que nadie lo desmentía, que la Escuadra rusa tenía sus luces de puerto y las de á bordo, que se veían desde fuera; y que los fuertes no tenían toda su gente; luego es evidente, que ni el Almirante ruso, ni el Virrey del Extremo Oriente sabían una palabra de lo que ocurría, ni de la declaración de guerra; en prueba de ello, que no han sido fusilados ni el uno ni el otro, ni por la sorpresa ni por la pérdida del magnífico crucero *Variag*, prácticamente abandonado en Chemulpo, y por consiguiente, el servicio de la Escuadra y el de los fuertes de Puerto Arthur, era servicio de estado de alarma, pero no del de guerra ni mucho menos.

Caso muy semejante y bien reciente tenemos en nuestra Historia, pues de los documentos oficiales publicados por el Almirante Cervera, aparece un telegrama de 22 de Abril de 1898, en que preguntaba si la guerra con los Estados Unidos estaba declarada; en la tarde del mismo día, otro telegrama urgente preguntando lo mismo, y otro el 23, en tono imperativo, como recordando su deber al Gobierno, preguntándole si estábamos en paz ó en guerra, á lo que hasta el 24 no contestó el Ministro de Marina, con las extrañas palabras de la *bandera americana es enemiga*, sentencia estilo de las de la Pitonisa, donde toda claridad es poca y donde toda urgencia puede resultar escasa, para dejar como en este caso, pasar tres días después de rotas las hostilidades, sin notificar al Almirante que España se resignaba ó aceptaba la guerra, que es lo mismo.

Así pues, en este caso, de los hechos aparece evidente que la responsabilidad de la sorpresa, es toda del Gobierno ruso y el caso se repitió muchas veces, mientras los diplomáticos no entienden, que hay mucha más urgencia en avisar á los que han de combatir, que en redactar las notas y memorandos de contestación. Respecto á la Escuadra rusa, será muy digno de saber en su día, si sus dos acorazados *Reventan* y *Tsarevich* heridos por los torpedos, se han salvado gracias al poco fondo que había en el puerto, ó por la disposición de la coraza del último buque, dispuesta expreso para ello.

Ahora bien: por lo que se refiere al Almirante Togo, entiendo que su conducta es muy discutible militarmente y que quizá no merezca tantos elogios como hoy se le tributan, refiriéndose al ataque del día 8, aparte de la campaña naval que lleva, al parecer magistralmente, según las noticias que aquí se reciben.

El ataque sorpresa del día 8, era una operación preparada con gran anticipación por el mismo Gobierno japonés, según demuestran la combinación de las notas de su Embajador en San Petersburgo, la hora extraordinaria en que pidió sus pasaportes y los sucesos que ocurrieron después; y obtenido el éxito por los torpederos japoneses, desmantelando los mejores buques de la Escuadra rusa, el Almirante Togo, ha cometido á mi juicio una grave falta, al no correr con sus acorazados sobre la enemiga que, herida de muerte y on-

tal grado de inferioridad, seguramente habría destruído, de manera que quedara terminada de una vez la campaña naval. No es óbice para esto el apoyo de los fuertes rusos á su Escuadra, pues como ésta estaba delante de aquéllos, salvado en pocos minutos el frente despojado, hubiese sido imposible á los artilleros rusos distinguir amigos de enemigos, teniendo que contemplar con los brazos cruzados el combate de las Escuadras.

Se observa en los movimientos de la Escuadra japonesa una sobrada prudencia, pues si bien la destrucción de todas las fortalezas rusas no compensaría al Almirante Togo de la pérdida de un acorazado, y por consiguiente, hace muy bien en imitar la conducta de los americanos en Cuba no exponiendo sus buques en una partida en que las consecuencias son muy distintas; no sucede lo mismo al tratarse de la Escuadra, en cuya ocasión es la de jugar el todo por el todo, como con mucha razón hicieron los que eran nuestros enemigos, y así se lo mandaba su Gobierno.

La misma conducta de excesiva prudencia, se observa con el ataque al *Varing*, pues después de amenazarle que iban á atacarle dentro de Chemulpo, cuando estaba bueno y sano, lo dejaron retirarse una vez herido mortalmente, para que se perdiera sin ser hostigado, y sin apresiar los japoneses ni el buque ni la tripulación.

Las victorias, lo mismo en mar que en tierra, no se obtienen sino muy raras veces del primer empuje; es la segunda carga definitiva á un enemigo malparado, la que ha producido siempre los grandes éxitos; y la ocasión perdida por el Almirante Togo, puede costarle muy cara, en la seguridad de que no se volverá á repetir, pues si el dominio del mar es hoy prácticamente de los japoneses, es más por cuestión geográfica del Japón y Corea y del error de la base de operaciones elegida por los rusos, antes de terminar el puerto, que por verdadera superioridad naval, que aunque exista hoy, puede pasar al otro lado en el curso de la guerra.

En la próxima y última conferencia diré dos palabras de las condiciones de esta, que como to las, tiene su carácter especial.

Si se mira á nuestras guerras civiles y coloniales, y las de Africa y del Pacifico, por cuyo recuerdo prima se suelen mirar estos estudios entre nosotros; tomando la de Africa de 1859, pasamos al Estrecho gracias á la Escuadra francesa que nos sostuvo el dominio del mar, impidiendo que otra nación nos digiera que no; y sin embargo, Inglaterra nos prohibió el ataque de Tánger, teniendo que llevar forzada la campaña sobre Tetuán, en malísimas condiciones, como nunca había pensado el General O'Donnell; y nos detuvo en Wad-Rás, ya decidida Inglaterra á poner el veto á Napoleón III, cuando de Tetuán nuestras tropas victoriosas iban sobre Tánger. De ahí el vehemente deseo de aquel Gobierno de hacer Marina, y como bajo el Ministro de un General de Caballería, del General Zabala, de grata recordación, se echaron las bases para que en muy pocos años fuéramos de hecho la tercera ó cuarta Marina del mundo.

La campaña del Pacifico no puede tomarse como ejemplo, más que para rendir tributo de admiración á la Marina española. Empezó la guerra por un gran negocio sobre la Donia peruana; siguió después por una conducta equivocada de nuestros hombres de Estado, en cuestiones románticas más que nada, sin conocer las Repúblicas sur-americanas, ni sus sentimientos, llevando muy adelante las amenazas, pero completamente decididos á no hacer nada. Fué esto la causa de la muerte desastrosa del Almirante Pareja, de que Méndez Núñez no tomara una base de operaciones para una guerra formal y seria, para que después de Abtao no se buscara ya decididamente, como único objetivo, la Escuadra enemiga y, por fin, del bombardeo del Callao, operación que sólo puede justificarse ante la necesidad de honra, para demostrar que la Escuadra tenía otra seriedad que su Gobierno; pues el ataque de frente á fortalezas de aquella importancia, con una Escuadra enemiga intacta á retaguardia, y á miles de leguas de toda base de operaciones, agotadas las municiones y sin medio de ultimar el ataque ni aun de repetirlo, es función militar que sólo puede imponer una necesidad de orden moral, como la que allí existía.

La campaña de Méndez Núñez se puede comparar con la admirable del Almirante francés Suffren en la India, donde se sostuvo sin auxilio ninguno de la madre patria; pero al regresar á Francia, decía con razón y gran juicio: «Alabado sea Dios por la paz porque era claro que, aunque nosotros teníamos en la India medios con que imponer la ley, todo se habría de haber perdido; campaña, esfuerzos heroicos que sólo redundan en gloria para el que los lleva á cabo, pero dispendiosos una y otra, pues nosotros, al fin y al cabo, no podíamos sacar más que la interrupción de relaciones políticas y mercantiles, con naciones á las que nos convenía estar unidos por intereses, como lo estamos por vínculos de sangre; y por consiguiente, no pueden tomarse como modelo.

Las guerras civiles presentan un cuadro de lo más deplorable posible. A la Marina se la ha impuesto el desatino de guardar las costas, y como es evidente y sucede siempre, cuando hay una rebelión en el país, los carlistas y los filibusteros introducen armas y recursos con harta frecuencia. Las costas no se guardan con una corona de lanchas y cañoneros; se guardan no dejando salir las expediciones, y eso no

se consigue sino con el respeto de una flota acorazada. Un digno Ministro de Marina decía á D. Antonio Cánovas del Castillo: «Demo usted lo que gasta en dos meses en Cuba y yo le termino la guerra; como era positivamente cierto, de la más elemental consecuencia histórica, estratégica y militar.

Además, no era la primera vez que había sucedido, y puesto que han transcurrido más de treinta años, bien puede hablar de sucesos en que siendo Oficial muy joven intervino, como intérprete de nuestros Generales. En efecto, durante el mando del General Caballero de Rodas en Cuba, llegó á la Habana una Escuadra americana con sus famosos monitores, uno de ellos el *Dietador*, que había movido mucho ruido con su travesía á Europa, y cuyo Almirante tenía la misma desleal comisión que luego tuvo el *Maine*, de ominosa memoria; pero en la bahía de la Habana halló una Escuadra, entonces formidable, que cambiaba radicalmente los papeles. El Almirante tuvo que cumplir su misión, pero antes se lo obsequió con una gran parada, de veinte á treinta mil hombres, entre Ejército y Voluntarios; hermosa manifestación de fuerza, preparatoria de las conferencias, y para la que se nos dieron una veintena de carruajes, en los que cada dos oficiales americanos iban acompañados por dos nuestros. Fué después comisionado el Almirante Malcampo para las negociaciones, que atestiguaron fueron serias é importantes, dentro de la más esquisita cortesía; y en ellas nuestro Almirante fijó cuatro horas al americano para salir del puerto, como así lo hizo, cortada la campaña filibustera por la costa durante mucho tiempo, y aplicada la ley con todo su rigor á los que se aventuraban, incluso á los del *Virginius*, sin que pasara como después, que encima nos dábamos dinero; campaña que se hubiera cortado por completo, si hubiéramos sostenido nuestra superioridad naval.

Por el lado de los carlistas es aún peor, pues no estando declarados beligerantes, no fué posible el derecho de visita, y como salían los buques de Inglaterra despachados con armas para el Congo, y nadie podía impedirles que el viento los arrojará sobre nuestras costas, en que los pescadores recogían el cargamento, llegó la impudencia á hacer el contrabando en buques de vela y hasta á decirlo al ser reconocidos, que no se podían coger sino *infraganti*, y como vulgares contrabandistas; y es más reconocido un buque de vela y dicho su Capitán descaradamente que las armas eran para los carlistas, fué una golata á Bilbao, y el ilustre General Martínez Campos dio orden de que no se saliese á perseguirla, para evitar complicaciones con su bandera. Con una Escuadra, aunque pequeña respetable, los aventureros no salen, y si se cogen, se envían al fondo del mar; y el derecho internacional, elástico como ninguno, sabe hallar todas las razones cuando se presentan argumentos de quinientos mil toneladas; que por algo se representa la justicia verdad con una balanza, señal segura de que en el mundo político esa justicia se mide al peso, pues que ella, tapados los ojos, no se entera de lo que pasa entre los hombres, que son los que desde los platillos de esa balanza, ven quien es el que pesa más.

Una de las campañas marítimas más bonitas y científicas que ha hecho la Marina española, es la de la piratería en Filipinas, la que ha pasado desapercibida, por razón del alejamiento del teatro de operaciones. Fueron las Filipinas durante tres siglos campo de horrible explotación de toda la gente mahometana de los Archipiélagos de Joló, Balanguini y Tawi-Tawi, y como según dije en la anterior conferencia á Filipinas, tardó siglos en ir el Ejército español y la Marina no fué hasta mediados del siglo XIX, defendida el Archipiélago una Marina llamada sutil, de gran provecho para los oficiales reales de Hacienda, según reza la historia de aquellas islas, puesto que aquéllas, así ejercían una alta gestión militar, hasta que un General del Ejército, el General Eurile, se plantó en serio y reclamó la ida de la Armada al Archipiélago. Mientras tanto, los moros hacían cautivos hasta en los mismos paseos de Manila, y calcúlase el efecto en aquel país, sin comunicaciones, cuando al saberse la expedición de piratas en una isla, salía para allá la Marina sutil y llegaba seis meses después de haber regresado los piratas tranquilamente á sus guaridas, cargados de cautivos y de botín.

A la llegada de los oficiales de la Armada, apoderados de los mismos barcos de la sutil, lo primero que hicieron fué abandonar el Archipiélago á su suerte, con gran escándalo y alboroto de gente indoceta, é irse directamente á Joló, cuyo mar dominaron completamente, cerrando para siempre el espantoso tributo de cuatro siglos de ignominia. El dominio del mar de Joló, fué el dominio de todos los mares é islas del Archipiélago, pues no me cansaré de repetir que no hay más mar que uno; y si bien la campaña costó seis ó siete años por falta de elementos, sin embargo, sirvió para ir convenciendo á las autoridades superiores de Filipinas, que allí era donde había que acudir, y las campañas de los Generales Clavería y Urbizondo contra Balanguini y Joló, dieron fin al nido de giratas, que terminó el Almirante Malcampo en 1876. Fué ésta una pequeña campaña, si queréis, los recursos como siempre, muy pocos en relación con la empresa, por fortuna la distancia era grande y la falta de comunicaciones hizo, que se pudo dar con mano dura, sin estrambóticos romanticismos; pero fué una campaña eminentemente científica y el resultado

correspondió á lo que no podía menos de ser. Sucedió, como es consiguiente, que algunas expediciones sueltas tuvieron lugar en los primeros tiempos, y casi todas cayeron al volver, tan seguro, como inútil hubiera sido correr tras de ellas, siendo muy notable una, que sabedor de ella el Teniente de navío Malcampo, rodó de noche el pueblo de donde había salido, capturando á ancianos, mujeres y niños é incendiándolo de raíz, y á Zamboanga fueron á entregarse prisioneros todos los buques, todos los hombres de la expedición y quinientas cincuenta, y seis cautivos, que devolvieron. Todo sin disparar un tiro. ¡Esa es una operación militar! El éxito sin combatir, quedando la fuerza intacta, para remarcar si hace falta!

Tenemos nosotros provincias insulares, que se llaman Baleares y Canarias, que no son como las que perdimos, provincias españolas por una ficción del derecho político, sino que son carne de nuestra carne, España de nuestra España, tanto ó más, que la meseta de las Castillas; pedras de tierra que no pueden separarse de nosotros sin que perdamos todos la vida; y la frase en tanto del último hombre y la última peseta, debiera ser hoy verdad y ejemplo sublime de que, si se fueran, no había de buscar el caminante de España, ni un hombre ni una peseta, porque los que no hubieron muerto en la lucha, debieron haberse muerto de vergüenza, por no haber sabido cumplir con su deber; tenemos un comercio por nuestras costas, de miles de millones, que si se paraliza, se paraliza la vida de muchos pueblos, cuyos disturbios obligarían á pedir la paz á cualquier costa, y nada de eso se garantiza más que con el dominio del mar.

Para Alemania, nación continental, por ejemplo, es secundario; pero si Inglaterra le perdiera siquiera por treinta días, desaparecería del mapa como nación de primer orden, en tan pocos días como años le haya costado conseguirlo; paralizada la vida y sin que comer sus carnicería y cuatro millones de habitantes, pasaría por cuanto se le antojase al que así dispusiera de su existencia.

Dice un historiador hablando de la guerra de Holanda é Inglaterra, de 1653 á 1654: «Las fuentes de riqueza, tales como las pesquerías y el comercio, que constituían los ingresos y habían mantenido siempre el Tesoro del Estado, estaban casi agotados, los talleres cerrados, y el trabajo suspendido. El *Zuidere* era un bosque de paños de barcos, el país se veía lleno de mendigos, la yerba crecía por las calles, y en Amsterdam había mil quinientas casas desahuyadas: una paz humillante fué lo único que pudo salvarlos de la ruina.»

Tiene para Francia el dominio del mar, mucho más interés que para Alemania, aun sin contar con sus colonias, pero para Italia y España, ya es cuestión de vida ó muerte; de Italia dijo Napoleón I, que sería potencia marítima ó no sería; de nosotros, dice Mahan: «En resumen, si bien la importancia marítima de España puede haber sido al principio un síntoma de su decadencia general, fué después un decidido factor de los que le precipitaron en el abismo, del que aún no ha salido por completo.»

Y esto se escribió hace veinte años! ¡Qué se diría hoy!

HE DICHO.

EL NAUFRAGIO DEL "PIZARRO"

por

JOAQUIN MARIA LAZAGA

CONTRALIBRANTE

Este folleto se vende al precio de una peseta en las librerías de P6 y San Martín y en la Administración de este periódico. A los pedidos de provincias se cargará el importe del franqueo y certificado.

DIARIO DE LA MARINA

Oficinas: Veneras, 5.

MADRID

Precios de suscripción.	EN MES.	TRIMESTRE.	SEMIANUAL.	EN AÑO.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
En Madrid.....	1,50	4,00	9	18
Provincias.....	»	»	10	20
Unión Postal.....	»	»	»	20
Asia y América.....	»	»	»	70

ANUNCIOS

Cuarta plana.....	0,10 pesetas línea
Reclamos.....	0,50 »
Noticias.....	1 »

PUNTOS DE VENTA

- Almería.—Paseo del Príncipe, kiosco.
- Barcelona.—S. Solá, Rambla del Centro, 5.
- Ferrol.—Luis de la Fuente.
- Cádiz.—Vinda de Gallardo, Duque de Tetuán, núm. 9.
- Cartagena.—Vinda de Alcaráz, Puertas de Marcha.
- Vigo.—Puerta del Sol, 5, kiosco.
- Idem.—Kiosco frente á la Capitanía General de Marina.