

# Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 11.082

Redacción y Administración,

Madrid Jueves 1.º Septiembre de 1904.

Calle de las Ventas, 5

Dos ediciones diarias

## Momentos difíciles.

Ha regresado á Madrid el Sr. Maura, y si éste ha de cumplir fielmente cuanto anunció desde Oñate, muy en breve comenará el Gobierno á dar gallardas pruebas de su actividad preparando una abundante labor reformista, que servirá de pasto legislativo en la próxima etapa parlamentaria.

En otras circunstancias y con cualquiera otro Gobierno que hubiera demostrado exacto conocimiento de las necesidades del país, y aptitud y voluntad para procurárselas el remedio adecuado, tales anuncios llenarían, seguramente, de júbilo y de esperanzas á toda la nación, que así vería próximo el momento de su resurrección á la vida de los pueblos grandes y prósperos; con hombres como los que hoy rigen los destinos del país, no ya alegrías y esperanzas, sino verdadero pavor se apoderaría seguramente, de cuanto aman á España, al ver cómo se disponen á continuar su obra funesta, que de no ser atajada prontamente, acabará con los escasos elementos de progreso y de vida que han podido resistir á la acción destructora del actual Gobierno.

Para la Marina, tanto de guerra como mercante, los presentes momentos son en extremo difíciles; el Gobierno del señor Maura, que con el desatado proyecto de reorganización de los servicios navales nos hizo ver lo que él puede esperar la Armada, ha prestado también sus más nobles esfuerzos en la Marina mercante, y anuncia la presentación á las Cortes de un proyecto de ley que, aunque se le llame de protección, pudiera resultar, y es muy de temer que así sea, por sus efectos, el golpe de gracia que haga desaparecer de todos los mares nuestra bandera.

La Marina mercante necesita, en efecto, de una ley que le permita desenvolverse, y competir en el tráfico con las Marinas extranjeras; pero dudamos mucho que acierte á realizar esa obra quien se atrevió á preconizar la resurrección de la industria de construcción naval al tener noticia de que media docena de balandros se habían construido en España, y quien, además, trata por todos los medios de hundir á la Marina de guerra, sin la cual, la comercial, no podrá nunca engrandecerse ni ser respetada.

Por lo que á la Armada se refiere, los peligros que la amenazan son bien conocidos; pues nadie ignora las enormidades que se piden en el proyecto de ley que el Sr. Ferrándiz presentó al Congreso. Se susurra que el Gobierno está resuelto á recabar por todos los medios sin aprobación, y que tras de ésta vendrá el arriendo de los arsenales á la industria privada; pero después de que con los recursos que en ese proyecto se piden se haya que ir á aquellos en condiciones de eficiencia.

Todo esto es muy grave y aunque ya las poblaciones de los rumanos los Arsenales se han adaptado algunas medidas de defensa, entre otras, la alianza, para tal fin, de los Ayuntamientos de San Fernando y Cartagena, creemos que esto no es bastante.

Urge que cuantos desean el engrandecimiento de España y contribuyen á ese resultado arrojando sus vidas ó sus capitales en el mar, se unan estrechamente, á fin de aceptar el combate que el Gobierno ofrece é impedir, apelando á todos los medios que consientan las leyes, que lleguen á prosperar sus maléficis planes.

## Eclos Navales.

Las calderas Belleville en Inglaterra.

Un distinguido técnico que usa el pseudónimo «Nauticus», ha dirigido una carta á la revista inglesa *Engineer*, haciendo notar que entre los maquinistas navales ingleses existe la convicción de que el informe desfavorable dado por el Comité de Calderas respecto á la caldera Belleville, es debido á que los buques con que hacen las experiencias las llevan de los modelos primitivos introducidos en el servicio inglés, y que por tanto debía mirarse con reserva dicho informe.

Si la caldera Belleville no da resultados satisfactorios—dice—¿por qué no se prueban los últimos modelos? No parece justo hacer competir las antiguas disposiciones de la desahogada caldera con las más recientes de los demás tipos en competencia; que es lo que se ha hecho. Si esto es culpa del Almirantazgo ó del Comité, no se sabe; pero, desde luego, en el informe de este último no se hace mención alguna de que se sujeta á pruebas un buque que tenga calderas Belleville del último modelo.

Desde luego puede decirse que el Comité ó la mayoría del Comité parece haber ido á las pruebas comparativas con prejuicio hecho respecto á las calderas Belleville.

## Nueva composición de Escuadras en Alemania.

A la conclusión de las maniobras navales, se reformará la composición de la flota activa, con objeto de tener dos Escuadras más iguales, una á otra, que las actuales. Hasta ahora estas dos Escuadras eran muy desiguales en valor combatiente; esto es, que mientras una Escuadra de esta flota, formada en el otoño de 1903, se componía de ocho buques modernos de línea; la otra constaba de cuatro buques anticuados de defensa de costas, de mucho menor valor combatiente.

Eran éstos el *Hildebrand*, *Bismarck*, *Oberon* y *Erlin*, los cuales serán reemplazados por cuatro acorazados de primera clase, á saber: los dos gemelos *Braunschweig* y *Elsas* y los dos reformados y modernizados *Worth* y *Weissenburg*. El primero, construido en el astillero Germania, izará su gallardete el próximo mes; los dos reformados se armarán é irán á la estación del mar del Norte el 27 de Septiembre actual, y el *Elsas*, construido por Schichan, les seguirá en Octubre. De suerte, que la flota se compondrá de doce buenos acorazados.

## El carbón Welsh.

Vuelve la prensa inglesa á censurar que el Gobierno no tome medida alguna para impedir la exportación de este carbón sin humo. A propósito de esto, dice el *The Globe*:

Es de todos conocido que de Europa, sólo en Inglaterra se encuentra el carbón sin humo, y que aunque podemos privarnos de él en Nueva Islandia, es en pequeña cantidad tan sólo.

También se sabe que á la par el carbón de Gales del Sur tiene más potencia, á igualdad de volumen que otro cualquiera, es un elemento de gran importancia en la guerra naval. Cuidadosamente manejado, este gran monopolio podría hacer duña del mar á Inglaterra y hacer inofensivos los programas de construcción de nuestros rivales, en lo que á nosotros se refiere; pero tal como lo hacemos, parécenos prodigo. Las existencias son limitadas, pues el carbón sin humo no ocupará más de 1,5 de las minas de Gales del Sur, y sólo 21 establecimientos de carbón Welsh figuran en las listas del Almirantazgo. No está muy lejano el tiempo en que quedaran completamente exhaustos, y sin embargo, vendamos todo lo que desean de este precioso mineral á las demás naciones, tanto que existe un contrato con Rusia para entregarle 200.000 toneladas en Agosto y Septiembre.

Es tópicó expresar que las Compañías sacrifican sus dividendos, y el solo medio de impedir esta exportación tan perjudicial es la compra por el Estado de suficiente número de minas.

## POLÍTICA

### Oposición gubernamental

El discurso de Melquíades Alvarez en el cónclave Lominés de Oviello, ha resultado eminentemente gubernamental y esta nota característica de su propaganda no debe echarla en saco roto los ministeriales, porque si los republicanos dan en la flor de ir predicando en ese diapasón, los actuales gobernantes van á tener que correr la tienda.

Lo primero que ha dicho y ha proclamado Melquíades es que quiere en el país una institución sensata, de orden, seria, que ofrezca garantías de todas clases y á todos los intereses; y como es lógico, se ha llevado, con semejantes premisas, de calle á todos sus oyentes.

Hay que cambiar de táctica en la propaganda de esos ideales, ha dicho el orador. Nada de utopías ni artificios; al pan, pan, y al vino, vino. A las masas hay que decirles la verdad, y la verdad es... que somos un pueblo de analfabetos que tenemos pues, ante Europa el honor en entre pecho.

Otras cosas tenemos también que nos favorecen muy poco á los ojos de propios y extraños, como por ejemplo... la moneda enferma, la miseria en los hogares, con la invasión monaca que nos somete á la oligarquía despótica.

Origen de lo todo Los hombres políticos que según Melquíades Alvarez peoran por servir al régimen antes que al país, disponiendo de España como patrimonio suyo.

El tratado también el orador del problema llamado clerical, diciendo que es un peligro evidente y considerado que es indispensable para conjugarlo una coalición de todos los elementos liberales contra los actuales gobernantes.

Y de sus razones, que no son otras, sino las de que los fanáticos están convirtiendo la cuestión religiosa en política, estorbando que los que quieren vivir en buenas relaciones con la Iglesia, lo puedan hacer porque convierten esos fanáticos la religión en un instrumento político.

La nota fuerte la dió Melquíades, afirmando que el clericalismo se ha hecho odioso, principalmente porque se va apoderando del dinero, creando establecimientos para apoderarse de la juventud. Si hay ó no exageración en esto ya se irá determinando en el curso de la política que se está ahora desarrollando desde las esferas del poder.

Como principio fundamental sostiene Melquíades la libertad de pensar y la legitimidad de propagar, porque entiende que «no hay ideas ilícitas y el espíritu no delinque». Ha ahí un principio de gobierno que, presentado de esa manera, ha de hacer numerosos prosélitos, aun entre los que por sus ideas y sentimientos parecían más apartados de la escuela política que

con tanto calor defendían Melquíades Alvarez.

Trató también doctrinal y gubernamentalmente de las cuestiones sociales, combatiendo el colectivismo, que mata las libertades públicas y con uso á la servidumbre, expresando que el Estado debe intervenir en las luchas entre el capital y el trabajo, y manifestando que todos los liberales deben cooperar á la redención de España.

## NATACIÓN

### ¡Siempre á flote!

La nota saliente en las crónicas donostarras son las experiencias nauticas del alemán Le, derman, que se sostuvo á flote admirablemente gracias á un aparato de hieladas, que tiene dos grandes alas ó sustitutos, en las cuales puede emprender largas correrías sobre el líquido elemento.

«Eso es nadar, y lo demás es cuento! Como que el Sr. Le derman posee la friolera de cincuenta y cinco condecoraciones y medallas, solo por la facilidad con que se desliza en el agua. En España tenemos infinidad de pescadores de cruces pensionadas y sin pensionar, condecoraciones y citas honoríficas, que nadan admirablemente entre dos aguas, pero nunca han podido reunir tan gran número de distinciones.

Nuestro país, anhidro por excelencia, enemigo del mar aun cuando le debe todo lo que es actual, en el mar, y en el agua, y si no fuera por la innovación del aparato, se les tendrían tontos con ese señor tudesco. Verdad es que los grandes nadadores españoles, no se sostienen en el agua, sino en seco; que es donde hacen sus mejores nataciones, ora en política, ora en administración, ya en profano, ya en técnico y profesional. El caso es sostenerse, y los hay que se sostienen admirablemente con todos los tiempos y en todas las circunstancias.

Pero Le derman, con sus alitas de hielada, les ha hecho mal trabajo. El nadador alemán, según los periódicos, ha ido en once horas de Londres á Gohesau, que están distancias por la friolera de 63 kilómetros, en nueve horas, de Londres á Greenwich, 50 kilómetros, en nueve y media, de Niza á Montemar, 40 kilómetros, en siete y media, de Orléans á Breslau, 35 kilómetros, y así sucesivamente.

Nuestros nadadores se sostienen sin hacer correrías mucho más portentosas, pero sin ponerse en remojo. Hay con él en España que, en menos de lo que se dice, han ido desde la izquierda radical á la extrema derecha reaccionaria, separados por muchos kilómetros de frecuencia y je mo sino!

Mérito es, y grande, sostenerse horas y horas en el mar proceloso, exponiéndose á que sin previo aviso, algún tiburón malévolo se encapriche de la pantorrilla del nadador ó del biceps, inutilizándose para seguir á flote; pero no lo es menor sostenerse en política, flotar en los partidos y en el ambiente del poder, y en una palabra, no zozobrar nunca desistiendo de todo lo bueno que hay por el mundo del mangoneo y del contorno.

Hace poco tiempo, según los reporteros de San Sebastián, «fue el Sr. Le derman la travesía de Douvres á Calais, á través del Canal de la Mancha en diez y seis horas y media, 83 kilómetros; pero quizá no hubiese sido capaz de pasar, no en diez y seis, sino en treinta y cinco, desde una lógica masónica, y con ascenso, á una socialista conservadora. Aquí eso, lo hace cualquier nadador parlantari y no llama la atención.

De todos modos, la natación como procedimiento de sostenerse á flote, ya sea sobre la superficie líquida, ya en seco, es una habilidad de que pueden obtenerse pingües resultados, pues al fin, el evitar irse á fondo como un plomo, conservar el equilibrio, avanzar, hacer toda clase de maniobras y movimientos sin perder pie, es muy provechoso, sobre todo en tiempos como los presentes, en que el oleaje de la rivalidad, el empuje de la competencia y las dificultades de todo género que surgen y se imponen á la libre emisión de las propias aptitudes, colocan á los perseguidos y á los tarlos en evidente inferioridad sobre sus competidores.

Nadar y guardar la ropa... esa es el principio fundamental de las hipocresías modernas, base y cimiento del egoísmo modernista.

Abel Imart.

## FRANCIA Y ESPAÑA

Las relaciones del Gobierno francés con la Santa Sede están interrumpidas, como todo el mundo sabe, y ahora, por *libri*, sin duda, afectará también esa ruptura á España, si son ciertos los rumores que transmite el telégrafo.

El Gobierno de Orán, cumplen los órdenes de su Gobierno, ha prohibido terminantemente que en las iglesias argentinas se predique en otro idioma que el francés, lo cual, parece á primera vista, perfectamente natural y lógico.

Pero es el caso que en Argelia existen unos 600.000 españoles, que no saben ni entienden otro idioma que el suyo, y por consiguiente, si se les predica en francés, es... como predicar en desierto; sermón perdido.

Parece que la tal orden es bastante explícita supuesto que la prohibición no alcanza sólo al clero francés sino á los curas españoles que hay en Argelia, y esto sí que se presta á todo género de consideraciones.

Desde luego es un golpe de doble efecto asestado á Roma y á España, que tan fácilmente se entienieron para pactar a cerca de la revisión del Concordato. A Roma porque esa prohibición remacha el clavo de la ruptura entre Francia y el Vaticano; á España, porque de un modo directo restringe su influencia moral en Marruecos, limitando su acción y poniendo el velo á que públicamente se hable el idioma español en una colonia francesa cuya población española es tan importante como en esa.

Hará observaciones el Gobierno español á esa orden poco amistosa? No lo creemos porque se expondría á un nuevo fracaso diplomático, y son ya tantos los que van cosechando nuestros flamantes católicos que sería temerario ir á buscar otro nuevo.

Mas no por eso deja de prestarse este hecho á tristes consideraciones. En primer lugar marca perfectamente lo que España puede esperar de la amistad francesa en cuanto se relaciona con la influencia en Marruecos.

El segundo determina de un modo claro el desahogable efecto que ha producido el Gobierno francés el Convenio celebrado por el nuestro con Roma para la revisión, del Concordato, no por lo que significa en sí, que á los franceses les tiene sin culpa la sino por que representa una desautorización implícita de la conducta que ha realizado el Gobierno francés con la Santa Sede.

Las consecuencias de todo eso se reflejaron primeramente en las negociaciones de Francia y España, derivadas de lo establecido en el convenio anglofrancés para fijar la zona de influencia española en Marruecos, y ahora se reflejan de un modo algo rudo en el orden del gobernador de Orán, privando á 60.000 españoles que puedan oír los sermones que los oradores sagrados pronunciaban en español.

Valía la pena que los periódicos ministeriales diesen su opinión sobre este asunto, y toda vez que hoy han llegado á Madrid el jefe del Gobierno y el ministro de Gracia y Justicia, que se puede decir son el alma de la política imperante y los que más contribuyen á darle el tinte reaccionario y clerical que tan funestos resultados están dando, podían expresar con toda claridad y certeza qué les parece la orden del prefecto de Orán y que piensan hacer en su consecuencia.

## Del puerto de Barcelona.

Sobre el lecho de rocas que constituyen la base del nuevo rompeplé prolongación de la escollera del Este, han sido echados doce ó trece bloques de ochenta toneladas, de las cuales algunos quedaron sepultados y otros asomaron en la superficie.

En los exámenes verificados en la Comandancia de Marina para obtener el título de piloto de la Marina mercante, han sido aprobados los siguientes señores: D. Francisco Marsal y Espinós, D. Eusebio Alba y Hernández Min, D. Bernardino Alonso y Pérez y D. Juan Pérez y Suárez.

A primeras horas de la mañana de ayer entró en este puerto, amarrado de popa en la baliza, el yacht francés *Uro de France*, de unas 1.500 toneladas y que recibió orden para que desde el canal de la Mancha viajara aquí á esperar órdenes, debiendo á la huelga que reina en Marsella.

La corbeta de guerra griega *Miaulis* continúa anclada en el mismo sitio. Por tener enredadas sus anclas con las de un vapor de la primera andana, no fué posible amarrar en su sitio de costumbre el cañonero *Temerario*, recién llegado á este puerto de Ross, y al efecto, se le colocó otra vez de popa al muelle de la Muralla.

Ayer mañana se veían circular por las principales calles de la ciudad y muelles del puerto numerosas comitivas de franceses que no pudiendo embarcar en Marsella para la Argelia efectuaron aquí y probablemente mañana en el vapor mayoritario *Miramar*.

En dicho vapor embarcará también el pasaje llegado de Palma en el vapor-correo *Lulo*.

## SEÑALES NAÚTICAS

### Indicador de mareas.

En la prensa norteamericana encontramos la descripción de dos nuevos tipos de aparatos empleados con mucho éxito para acusar y registrar las fluctuaciones de las mareas.

El primero conocido por indicador de puertos, lleva en su parte superior un gran semicírculo de madera pintado de blanco y dividido en sectores por gruesas líneas negras que constituyen una división correspondiente á diferencias de altura, de marea, de pies y medios pies. Los múltiples se acusan con números también negros.

Alrededor del centro del semicírculo gira una varilla que merced á una disposición sencilla, sigue en sus vueltas el movimiento de subida ó bajada de la marea, de tal suerte, que la aguja señala en cada momento el número de pies á que llega el agua sobre ó bajo el plano de referencia (baja mar equinoccial) al que se refieren también las señas del plano del puerto.

Este aparato permite á los buques que tratan de tomar el puerto y á los que se proponen llevar anclas, conocer la altura exacta de la marea, á cuyo fin el tamaño del indicador es suficiente para que, con ayuda de los anteojos marinos ordinarios, pueda leerse la graduación marcada á la distancia de una milla.

Otro de los aparatos mencionados es el que se denominó «indicador de tierras». Esta clase de señas se sitúan en puntos elevados escogidos tierra adentro, y su verdadero papel es el de repetidores de las oscilaciones de la aguja de un indicador de puerto, al que se encuentran enlazados por un circuito eléctrico.

Un sencillo mecanismo adicionado á este último permite conseguir que al subir y bajar el nivel del mar, se cierren circuitos eléctricos adecuados, los que, obrando sobre electroimanes comunican el movimiento de la marea al brazo del indicador de tierra, cuyos giros pueden seguir con toda exactitud el público, sin necesidad de acudir al puerto, enterándose de la altura y carácter de la marea en el instante de la observación.—X.

## SPORT NAÚTICO

### REGATAS EN BILBAO

Ayer tuvo lugar, dentro del puerto exterior, la última de las regatas de balanderos de la serie á la temporada de ferias, organizadas por el Real Sporting Club.

Seis fueron los balanderos que se presentaron á disputar el premio Maura, consistente en un magullito reloj.

Para esta regata, al igual que la de anteaer, era condición indispensable que las embarcaciones fuesen construídas en España.

La regata se había fijado en dar tres vueltas á las boyas, correspondiendo esta distancia á la de siete millas.

El espectáculo de salida fué sorprendente por la novena del caso, pues es la primera vez que se ha hecho en tales condiciones en este puerto. Durante las dos primeras vueltas el «Carita II» le daba ventaja sobre los restantes balanderos, mas en la tercera el «Carita III» se adelantó sobre sus contrincantes, obteniendo el premio de la regata nacional regalado por el excelentísimo señor presidente del Consejo de ministros.

El orden de llegada y el tiempo invertido es el siguiente: «Carita III» 1 h., 57 m. y 38 s.; «Gorri» 1 h., 58 m. y 41 s.; «Avispa», 1 h., 59 m. y 53 s.; «Romanchu», 2 h., 0 m. y 32 s.; «Carita II», 2 h., 2 m. y 15 s.

El «Giraldilla», después de dar la segunda vuelta, se retiró del regato.

Al dar la salida el jurado á los balanderos y en el momento de aparar éstos, chocaron el «Carita II» y el «Carita III», sin causarse averías.

La concurrencia no fué tan numerosa como en los días anteriores. La mar bella y el buen viento N. O. convidaba á este sport.

## LA ESCUADRA DEL BALTICO

Las noticias recibidas de Inglaterra dicen que la escuadra del Báltico, que hace cinco días zarpó para Cronstadt, está formada por los siguientes buques:

Acorazados *Swallow*, que es el buque Almirante (14.000 toneladas); *Oskania* (toneladas 13.000); *Borotino* (13.000 toneladas); *Imperator Aljandro* (13.000 toneladas); *Narvino* (9.500 toneladas); y *Sinoy-Veliski* (9.000 toneladas).

Cruceiros *Aluca* (9.000 toneladas); *Almirante Nadimoff* (9.000 toneladas); *Atrora* (7.000 toneladas); y *Dmitri* (5.833 toneladas).

Contratorpederos *Bistry*, *Rjodory*, *Besprecha*, *Bodry* y *Belstach*.

En los días se conoce el espacio vital de esta flota, aun cuando hay quien cree que, en combinación con la de Vladivostok y con los buques salvados de Port Arthur, puede ser una amenaza seria para los japoneses.

## DESDE WASHINGTON

### Contrabando de guerra.

¿Qué es contrabando de guerra? ¿Qué es contrabando absoluto? ¿Qué es contrabando condicional? Mr. Hay, Secretario de Estado, en una circular á los Embajadores americanos, ha planteado estos puntos; y hasta los ha resuelto, en cuanto á algunas mercancías: el algodón y el carbón y demás combustibles. El Secretario declara que para los Estados Unidos, esos artículos son contrabando condicional, y que, tratándose como contrabando absoluto, esto es, confiscarlo siempre, sólo porque puedan servir á usos militares «no se ajustaría á los principios legales y racionales del comercio mundial».

Rusia opina que esos productos son contrabando absoluto; pero si la conviene, modificará su opinión; en este asunto cada nación tiene á su conveniencia, limitada sólo por el miedo que tenga á otras naciones. Cuando son neutrales y tienen una gran Marina mercante, como Inglaterra, ó venden á los beligerantes, como los Estados Unidos, medios de ofensa y defensa, desearían que ni siquiera la pólvora fuese contrabando de guerra; más cuando son las las beligerantes, quisieran que fuese contrabando de guerra hasta el vino de consagra.

Francia, en 1870, excluyó el carbón del contrabando de guerra, pero que lo necesitaba y no lo tenía en casa. Y entonces, Inglaterra, á pesar de servir á Alemania, ó por un exceso de virilidad, puesto que se privaba de una ganancia—proclama que el carbón era ó no era contrabando, según fuera su destino y prohibió que barcos ingleses surtiesen de ese combustible á la escuadra francesa que operó en el mar del Norte. Y esa misma Francia, cuando algunos años después, hostilizó á China, estableció que el arroz era contrabando de guerra.

La conducta de las grandes potencias, en esta materia, recuerda el dicho de aquel prelado anglicano: á quien una devota preguntaba la diferencia entre la ortodoxia y heterodoxia; á lo cual respondió:

«Ortodoxia es la *doxia* mía; y heterodoxia es la *doxia* del prójimo».

Si en lugar de este criterio de ganar cuando la moneda es de casa y de no perder cuando cae de cruz, se dividieran las grandes potencias en dos campos con criterio opuesto y firme, la situación se desahogaría y vendrían resultados claros y positivos. Un criterio sería el mero comercio, que tendiese á limitar el contrabando de guerra al menor número posible de artículos; pero criterio sostenido en la paz y en la guerra, así cuando la nación que lo profesase fuese neutral, como cuando fuese beligerante. El otro criterio sería el exclusivamente militar ó técnico, que tendiese á ensanchar el contrabando de guerra, para hacer la guerra más difícil y más costosa y menos larga. Este es el que ahora Rusia procura aplicar, no por amor á ningún principio moral, sino porque ella, como neutral, poco ó ningún dinero haría con el contrabando de guerra, por ser menos manufacturera que las otras grandes potencias, y como beligerante, en el caso presente, está en mejores condiciones que el Japón para recibir el bando.

Mientras que la presencia de esos dos crucesos rusos en el Mar Rojo y las operaciones de la Escuadra de Vladivostok en las costas del Japón, han bastado para contener la salida de contrabando de los Estados Unidos para los japoneses, los puertos rusos del Norte siguen abiertos, como lo está también, su frontera alemana.

Si Rusia se apresurase á admitir, en principio, el criterio de los Estados Unidos, pero pidiendo que se le consignara, por medio de un convenio internacional, tal vez, ni los Estados Unidos ni Inglaterra, acogidos con calor la proposición. Lo que se busca es dar las manos á Rusia; pero ninguna de esas dos naciones quiere tener atadas las propias, en caso de guerra. Los ingleses, durante su lucha con los boers, se mostraron moderados conciliadores, porque se trataba de carniceros alemanes y americanos y no les tenía cuenta echarse enemigos en-

elma, cuando estaban en un mal cuarto de hora. En una guerra grande, con fuertes enemigos en frente, pero, también, con aliados poderosos, habrán procedido de otra mane...

Si Mr. Hay, secretario de Estado, se ha movido, ha sido porque los contrabandistas americanos han usado las estaciones rusas. Mr. Hay no habla más que del almirante y del carbón; la decaencia le impide hablar de todo lo demás que se ha embarcado aquí para los japoneses...

Según el Herald, hay embarcaciones, ahora, con destino al Japón, mercancías ligeras por valor de diez y medio millones de pesos; y sus mercancías americanas, unas, en viandas directamente de aquí, otras, por la vía de Inglaterra. En el salido de explosivos, medicamentos, etc. Se ha estado haciendo un negocio muy substancial...

X. Y. Z.

Agosto, 15 1934.

España en la Argentina.

Con este mismo título vemos en un periódico las siguientes noticias referentes a nuestros compatriotas de la América del Sur. La Asociación Patriótica Española de Buenos Aires celebrará un concurso de la Patria...

El problema de los motores potentes Y DE ESCASO PESO

Desde hace mucho tiempo persiguen los inventores la construcción de un generador que, poseyendo escaso peso y volumen relativamente pequeño, sea capaz de producir, en el menor tiempo posible, una gran cantidad de energía. Los beneficios de un motor de esta clase...

sea permaneciendo dentro de los límites de los dos kilogramos por caballo de vapor, lo que representa la cuarta parte del peso de los generadores más ligeros en uso actualmente. La dificultad ha sido vencida, sin embargo, al decir de la Revista The Engineer, donde leemos un hermoso artículo descriptivo del motor recientemente construido por M. Renard...

Mediante el empleo del combustible líquido (petróleo no volátil e inextinguible), se consigue no sólo un excepcional protitudo en el funcionamiento, sino también la total supresión del humo, lo que hace al regenerador Renard, de un valor inapreciable para la Marina de guerra.

Otras ventajas del aparato de referencia son: la ausencia de toda radiación al exterior; que el vapor producido es completamente seco, y que la caldera, además de no producir calor apreciable en la cámara, puede ser apagada en treinta segundos, consiguiéndose el enfriamiento total en pocos más.

De resultar verdad en la práctica estas excelencias, bien puede asegurarse que el regenerador Renard está llamado a producir una verdadera revolución en la navegación marítima, sobre todo en la Marina de combate. Su adopción tendrá, en efecto, por consecuencia inmediata, el que se aumentará en enormes proporciones el radio de acción, la velocidad y aún la potencia de la artillería de los buques de guerra.

En los torpederos de alta mar, por ejemplo, la velocidad, limitada hoy a 31 nudos, podría llegar a 35, conservándose el mismo radio de acción. O, por el contrario, sería posible continuar con las velocidades actuales, aumentando el radio de acción desde 175 a 633 millas. E cuanto a los cruceros acorazados, podría extenderse su radio de acción, sin alterar sus condiciones presentes de marcha y de artillería, y sin sobrepasar la velocidad económica de 10 nudos, desde las 9.000 millas corrientes a 24.300, ó sea desde 16.700 a 45.000 kilómetros. Esta quívala, ya que se triplica el radio de acción actual a poner el buque en condiciones de hacer un trayecto superior en 5.000 kilómetros a la vuelta al mundo, sin necesidad de repostarse de carbón.

Si, por el contrario, se prefirieran los beneficios de la velocidad, la potencia de vaporización del generador Renard, permitiría a un crucero acorazado ordinario un andar de 27 nudos y medio en vez de los 23 que hoy alcanzan los más rápidos, con un radio de acción de 2.300 kilómetros.

Por último, en el caso de quererse aumentar la potencia de la artillería del crucero, reemplazando sus cañones de grueso calibre por otros que pesasen 500 toneladas más, se podría doblar aún el radio de acción, elevándolo desde 16.700 a 34.900 kilómetros, con velocidad moderada de 10 nudos, ó de 2.600 a 5.430, con marcha de 23 nudos.

Todavía pudiera hacerse otra combinación, teniendo a la vista simultáneamente el aumento de la artillería y el de la velocidad, y en virtud de la cual se dotara al buque en un radio de acción máximo de 3.100 kilómetros con velocidad de 25 nudos, ó de 4.200 con velocidad de 23 y de 27.000 kilómetros, si quedaba limitado el andar a los 10 nudos.

Tales son las consecuencias que se deducen de la lectura del artículo insertado en The Engineer, y que quisieramos ver confirmadas en la práctica, pues no cabe duda que, de ser confirmadas por la realidad las excelencias teóricas del generador Renard, habría dado un paso gigante la navegación marítima.

CRÉDITOS PARA MATERIAL

Con el fin de obviar las dificultades que ordinariamente se presentan en los últimos meses del presupuesto para invertir los créditos a los Arsenales, aun existiendo los contratos para el suministro de los efectos de general consumo, por el poco tiempo que media entre la fecha de la concesión de aquéllos y la en que deben quedar anulados por prescripción de la ley, se ha dictado por el Ministerio de Marina una Real orden disponiendo se participe a las Juntas Administrativas de los Arsenales los créditos que por los distintos conceptos de la Ordenanza les serán concedidos en lo que resta de año, y espera que esta sola medida sea bastante eficaz para lograr el fin expresado, puesto que no sólo permite hacer el acopio de los materiales y efectos necesarios para las obras que actualmente se hallan en curso de ejecución, y aun para las que, según cálculo, puedan

emprenderse durante el presente año, sino que facilita el medio de adquirir las herramientas de mano que en gran parte están pendientes de reemplazo y promover la adquisición de aquellos materiales de uso general y general consumo que hayan de formar parte del repuesto de provisión; siendo, además, la soberana voluntad que tanto por las Juntas Administrativas, como por los Jefes de los ramos y de Administración de los Arsenales, se preste preferente atención a este asunto para que, tramitados con toda actividad los expedientes de subasta á que haya lugar, puedan éstas celebrarse á los diez días de publicadas los anuncios y con toda la anticipación necesaria para que los efectos que comprendan queden recibidos en almacenes precisamente antes del 31 de Diciembre, sin derrocho, por parte de los contratistas, á entregarlos después de esta fecha, sean cualesquiera las causas que les hayan impedido entregarlos antes.

CUENTO

De mar adentro.

Al recio empuje de los fornidos moostones, se deslizo pesadamente el lanchón, abriendo en la arena un surco fangoso hasta hundirse en el agua, que lamio rugiendo su quilla con el rabioso espumarajo de una flera herida.

Juanelo, el viejo lobo de la barriada, observaba y á veces dirigía la operación por señas, para no sacar de entredientes la pipa siempre envuelta en bocanadas negras, mientras Roque, su hijo, iba y venía de la caseta al barco, trayendo aparejos, armando jarcias, disponiendo sus apresos de luchs, de lucha anónima, infecunda, llena de heroísmos sin premio y de sacrificios sin fruto.

Q uedóse al fin la lancha balanceando en las ondas su mole ventruda, en tanto los pescadores limpiaban jadeantes con la manga del burdo blusón marinerino, el sudor que su arrastre les costara; todos ellos eran altos, membrutos, de vigorosa contextura, y piel curtida al crudo azote del viento y al soplo cálido del sol, pero sobre todos destacaba Roque su corpulencia gigante, cuyas hercúneas musculaturas tenían á raya á los que de él murmuraban, muy por lo bajo, no sé qué dichos burlescos... Alguien, en efecto, sostenía que aquel cambiar tan brusco de su carácter de alegre y expansivo en taciturno y hurao no era otra cosa que un cierto enamoramiento, loco, frenético, que el rudo ganán pudiera muy alto, y no faltar tampoco quien corroborando esta afirmación asegurase haberle visto saltar ya muy de noche la verja del chalet que alza coquetón sus paredones de madreselva entre los mal enjabalgados casuchos de la barriada, y allí, por las carreras del jardincillo, cercadas de tupidos y multicolores macetales, vagar suspirando sus platónismos... de que ella, la muy ingrata, era la primera en reirse, con la risa sarcástica que inspira el ridículo.

No bien se hundiera el lanchón, cabeceando mar adentro, apareció en lo alto del penascal la blanca figura de una mujer que, aún medio niña, mostraba en las frescas alboroscencias de su juventud los más preciados encantos de la hermosura. Gentil el tallo, ondulado con umbreante esbeltez, garzos los ojos, en cuyos fosforescentes rebriellos se transparentaba un alma alegre y ardorosa, turgente el seno, que dejaba entrever un escote de niveo blanco, sobre el que en áurea cascada caían desparramados los blancos mechones de sus hebras de seda... tan bella, en fin, que al verla no se podía menos de disculpar á Roque, comprendiéndose su locura, porque ella era la que á ésta le llevara, la linda vareanete del chalet que alza coquetón sus paredones de madreselva entre los mal enjabalgados casuchos de la barriada.

Bajaba á saltos, respirando con avidez el aire salobre del penascal, cuyas algas, humedecidas por la reciente marea, le hacían á veces resbalar ligeramente, arrancándole agu los chillidos.

—¡Hola! —dijo volviéndose al sentirla el viejo lobo— ya tenemos aquí á este diablillo del cielo. Despacio, reconcho, que va usted á lastimarse en las peñas. —Eso estoy viendo, Juanelo, pero da tanto gusto correr por ellas... —Otra cosa sería si todo el año tuviera

que hacerlo. Así es el mundo, reconcho; los de arriba se divierten con lo que hace sufrir á los de abajo.

—Pues ya quisieramos nosotros estas rocas en nuestros jaulones de oro, Aquí hay aire, Juanelo, libertad y vida. Y abriendo los labios, rojos, sanguíneos, con una risotada de perlas, que diría Guatier, el alegre diablillo emprendió d nuevo su correte, llegando hasta mojar en el agua la punta del pie diminuto, con un beso de espuma.

Luego se volvió de repente y fué hacia Roque, que turbado al verla se enrolara en los aparejos, gritándole entre el continuo retozo de su risa burlesca:

—Pero, hombre, qué mal bicho te pío á ti, que siempre estás trisúnd y hurao? —No lo extrañe usted, señorita, se apresuró á contestar Juanelo, mientras su hijo babcueaba torpemente un saludo,— cada uno es para lo que está hecho, y á nosotros, en sacón lomos de mar adentro...

—Pues se me figura que á Roque más le preocupan las cosas de tierra. Algún noviazgo, sin duda, que le traerá disgustado. —Noviazgo, amor! Reconcho, sería bueno que un hombre de mar tomase esas pamplinas en serio.

—También el corazón tiene sus tempestades, Juanelo. —Para ustedes que nunca las vieron más gordas; pero nosotros lo creamos allá dentro, y cuando ésta se incomoda, reconcho, cualquiera se acuerda del corazón más que para tenerlo bien puesto.

Y Juanelo señaló al decirlo la inmensa flera que rugía enroscando á lo lejos sus mil tentáculos, entre los cuales cabrilleaban con agónicas irrisaciones los últimos rayos del sol poniente.

Todos callaron, sintiendo todos el recuerdo amargo de algún día en que aquella se incomodara, y hasta la misma señorita, como por antonomasia llamaban ellos á la linda joven, acalló su risa sarcástica, entreciendo algo serio, de bravía grandeza, en las platónicas ridiculeces de Roque; sólo éste sonrió entonces con una mueca desdénosa, mientras sus ojos, vidriados por la rabia, clavaban en el mar una mirada de reto salvaje.

—Vaya, muchachos, al barco, que es hora de irnos—gritó el viejo pirón sacudiendo la ceniza de su pipa.—Hasta otra, señorita.

—Adios, Juanelo—contestó ella—y tú, Roque...

Algo iba á decir que no quiso terminar, pero Roque ni la oyó siquiera. Dentro del ya desmarrao lanchón, cogió presuroso un remo, el más grande que pudo, y hundiólo de golpe en el agua con toda la fuerza de sus férricas manazas, le hizo dejar, cabeceando la orilla, á seguir mar adentro su lancha sorda y continua, llena de heroísmos anónimos y de sacrificios estériles.

JAVIER VALCÁRCEL GARCÍA.

Pontevedra Agosto de 1934.

TEARO REAL

La próxima temporada.

Ya está ultimada la lista de la compañía que actuará en el regio coliseo durante a temporada próxima.

Las tiples serán la señora Darcelé y las señoritas De Lerma, Barrios, D'Arneiro, Lophetegi y Lippi.

Como medio soprano figuran la Cucini y la Torreta.

El ramo de tenores está representado por Mariacher, Constantino, Vidas, Paoli, Longobardi y Gennari.

Britones: Ancona, Pacini y De Padova. Bajos: Ferolli de Segorola, Rossato, Vidal y Ve d'aguer.

Carlitos, Carbonetti. También figurará en la compañía las señoritas Homis y Gassull y los señores Massiero y Tenei.

Director de orquesta, Mascheroni. Hiriéle D'areléo cantará Faustó, Tannhäuser, La Hebra y otra ópera que la ilustre artista designará, de acuerdo con la empresa. Es posible que esta obra fuera Norma, siempre que pudiera disponerse, como es probable, de un buen Polson.

El título de Lerma cantará Aida, Hugnotos, Don Juan, Lohengrin, Roberto el Diabolo y Mucbeth.

Nuestra ilustre compatriota está estudiando actualmente la última de las citadas obras.

A a produccion Britones las oremos Amleto El barbero de Sio lla y Fra-Diavolo.

Mariacher cantará Aida, Guillermo Tell y Profeta. Constantino nos hará oír los encantos de su

voz en El barbero, en Lohengrin, en Fra-Diavolo y en otras creaciones de su vasto repertorio. Paoli cantará, entre otras obras, Olo y Hugnotos. Dicese que Longobardi debutará con El Trovador. Ancona cantará, además de otras óperas, Don Juan, Amleto y Tannhäuser. La temporada comenzará el 26 de Noviembre, y en ella se darán probablemente sesenta y uno tro funciones, en lugar de las sesenta á que, como mínimo, está obligada la empresa Arana.

LA HUELGA DE MARSELLA

Segue la paralización del tráfico en el puerto de Marsella y sin que ninguna de las partes que juegan en la huelgas se muestren dispuestas á transigir.

La Compañía de transportes marítimos, la Compañía Fraissinet y la Compañía mixta, han dado vacaciones á sus empleados, hasta nueva orden.

Los agentes y consignatarios de los navios, así como los corredores marítimos, reunidos en el domicilio de la Sociedad de defensa de Comercio, para examinar la situación económica del puerto de Marsella, han cambiado las impresiones acerca de las circunstancias dolorosas por que pasa actualmente el comercio marítimo, circunstancias provocadas por la inestabilidad resultante de las exigencias de la mano de obra.

Aprobaron los reunidos las gestiones realizadas para poner término á este estado de cosas, y se comprometieron á no aprovecharse de la situación actual con el derrochamiento de los armadores franceses, cuyos servicios han sido suspendidos.

Se declararon asimismo prontos á prestar su concurso efectivo para estudiar la forma y medios de llegar á una solución decorosa y sobre to lo para llegar á una organización del trabajo que sea una garantía de los intereses de los obreros y garantice también el funcionamiento regular de la mano de obra de Marsella.

El Ministro de Marina, de acuerdo con las decisiones á loptidas en Consejo de Ministros, ha ordenado que sea armado un nuevo transporte, con el cual se elevará á cuatro los navios del Estado cedidos por el Gobierno, para asegurar el transporte de pasajeros y de mercancías entre la metrópoli y Argelia, Túnez y Ceceza.

Estos barcos efectuarán un viaje por semana ida y vuelta de Marsella á Túnez, con escala en Ajaccio; un viaje directo de ida y vuelta de Marsella á Orán, y de s viajes ida y vuelta de Marsella á Argelia.

Interpelado Mr. Pelletan por los periodistas, acerca de la huelga de Marsella, contestó que Combes, solamente, estaba autorizado para llevar las negociaciones y que cuanto dijera no tendría más alcance que el de su opinión particular.

En la hora presente—dijo Pelletan—no hay más que una huelga de compañías. Gracias á la intervención de Mr. Penissat los inscriptos marítimos han decidido retirar momentáneamente sus peticiones de reivindicación; no quieren complicar la situación.

No hay, pues, que contar con ellos y si el presidente de la Cámara de Comercio, quiere seguir sus negociaciones, debe preocuparse esencialmente, de conseguir de las compañías, que cesen su lock out, tan perjudicial para los intereses de todos.

No se puede aplicar en modo alguno en esta cuestión el terrible decreto ley de 1852. Es inadmisibile, porque es contrario al derecho moderno y al más elemental principio de humanidad castigar á varios meses de prisión á un obrero que sobre territorio francés abandona el barco para afirmar su derecho de salario.

Si admitiéramos esto, nuestra legislación resultaría menos liberal que la de Alemania ó la de Inglaterra. La legislación de los países libres no prevé la prisión más que cuando el hecho se produce en puerto extranjero.

Lo único que podría hacerse en la situación actual es perseguir como de-ertores, en virtud de la jurisprudencia de los armadores, á los oficiales de la Marina mercante, que de acuerdo con éstos, niegan sus servicios en este momento.

En cuanto á la cuestión de las prohibiciones creo que hay en este punto un mal que conviene corregir. Espero que los inscriptos marítimos renunciarán á esta práctica, esperando como estoy al mismo tiempo de que las Compañías se mostrarán propicias á una conciliación, discutiendo

77 COLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,

JUAN FRANCO EL GUARDIA-MARINA

SEGUNDA PARTE OBRA ESCRITA EN INGLÉS POR D. N. F. CUESTA

—Pensé que era usted del Norte. Nosotros somos de Nueva-York. ¿Y qué noticias traen ustedes? —Ninguna, contestó Gascoigne, porque ahora venimos de Liverpool. El contramaestre americano dirigió una multitud de preguntas que Gascoigne contestó distrahen. Despues Gascoigne preguntó á su vez por los precios del mercado. Fué necesario hacer y contestar á todas estas preguntas antes de que pudieran dirigir otras al parecer indiferentes para el comerciante. Al fin Gascoigne dijo; —¿Creo usted que nos permitirán pasar

á tierra? El bote del práctico no ha venido todavía.

—Ni le verá usted si se marchan antes de amanecer.

Sos pecho que no sabe siquiera que han echado ustedes el ancla.

Además, viniendo de Liverpool traen ustedes patente limpia de sanidad, y aunque los encuentre no les dirá nada.

Sobre este punto no son escrupulosos, según creo.

—¿Qué buques son esos que están mas cerca de la playa?

—Creo que están cargados de aceite la mayor parte de ellos.

Pero hay dos que han venido de Valparaíso antes de ayer y traen cueros y cobre. No sé cómo se han escapado de los cruceros ingleses; pero no hay duda que se escaparon.

—Buenas noches.

—¿No quieren tomar ustedes una copita de coñac con un compatriota en esta noche tan hermosa?

—Mañana, mi buen amigo, mañana beberemos juntos; ahora necesitamos ir á tierra. Nuestro héroe y Gascoigne volvieron á bordo del Rivera, consultaron con el señor Oxbelly y Mesty, y en seguida tripularon y armaron los botes de los dos pescanos de proa.

No quisieron armar el bote mayor ni tomar armas de fuego para no dar, por cual-

quier accidente, la alarma á las autoridades y á los buques de guerra.

Nuestro héroe y Mesty se embarcaron en el primer bote y repararon hacia la ciudad; Gascoigne después entro en el segundo y el contramaestre en el tercer bote siguieron do al primero á corta distancia.

Nadie hizo caso de ellos y llegaron al sitio de desembarque que estaba desierto.

Desde allí se veían grandes luces y se oían en toda la orilla gritos de alegría y músicas; pero los buques parecían igualmente desiertos, como lo estaban los americanos, á la entrada de la bahía.

Viendo que nadie les había observado, porque habían tomado la precaución de poner solos dos remos en cada bote, pasaron suavemente al costado de uno de los buques procedentes de Valparaíso, y Mesty subió á bordo.

Entró en la cámara y observó que había un hombre tendido sobre el cajón de cámara subió sin hacer ruido cerró la escotilla suavemente, y dijo: todo está en regla.

Juan dejó á Gascoigne el encargo de su bote, al cual pasó Gascoigne sin novedad, y sin que nadie le viera, porque la noche era oscura, y aunque había centinela no lejos, sus ojos y sus oídos estaban vueltos hacia la ciudad, viendo la iluminación y oyendo la música.

El segundo buque de Valparaíso fué entrado de la misma manera, pero encontra-

ron á un hombre sobre cubierta, y se vieron obligados á apoderarse de él y á darle.

Llevaronle á la cámara, y Mesty, con otro americano del bote, cortó los cables del buque y le puso en rumbo hacia los norte-americanos.

Juan quería apoderarse de un tercer buque y remando suavemente, llegaron á una galera muy cargada, pero cuyo cargamento le era desconocido.

En ella encontraron dos hombres en la cámara jugando á las cartas, los cuales fueron atados; y cortando también los cables, desplegaron las velas, porque la galera era demasiado grande para haber podido andar sin ellas.

Al ir navegando de este modo encontraron una interrupción que no esperaban.

La tripulación perteneciente aquel buque, habiéndose divertido ya bastante é inentado salir del puerto temprano á la mañana siguiente, había creído conveniente volverse á bordo.

Eran cerca de las doce de la noche, y mientras algunos marineros de Juan estaban en la arboladura, Juan oyó el ruido de los remos de un bote que venía de tierra y se acercaba; su tripulación venía cantando en coro.

La galera estaba entonces siguiendo su rumbo con las velas altas aflojadas y el foco izado; pero las primeras no habían podido recogerse, porque los tres hombres

de abajo, de los seis que tenía Juan en ella no habían podido encontrar las cuerdas en medio de la oscuridad.

Los otros tres hombres estaban en la verga de proa aflojando la vela y Juan no si llamárs inmediatamente ó dejarles proseguir la maniobra y ganar camino sobre el bote.

Este estaba ya á veinte varas de la galera y no encontrándola donde su tripulación la había dejado orzando hacia la derecha y detuvieron los remos.

Esto dió un momento de tiempo á Juan, pero los del bote volvieron otra vez á remar.

—¡Abajo muchachos, por los obenques! gritó Juan.

Aquí viene un bote á abordarnos. Los marineros á los pocos minutos estaban sobre cubierta y los demás que habían recogido las velas y cofas, se apresuraron á obedecer las órdenes.

El buque pronto ganó camino; pero el bote anduvo mas, y los españoles dejados los remos á uno y otro lado, empezaron á preparar por sus costados con sus machetes entre los dientes.

Seguía una refriega y fueron arrojados de nuevo al bote; pero renovaron el ataque.

Nuestro héroe entonces, viendo un pequeño tonel de agua ó de vino atado á la regala, le desató con su cuchillo, y ayudado de uno de los marineros que estaban á



