

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 10.888

Redacción y Administración,

Madrid, Jueves 14 de Enero de 1904.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

NO HAY QUE PERDER TIEMPO

Las corrientes de aproximación entre Francia e Inglaterra cada día son más fuertes, desde las visitas del Rey Eduardo a París y el Presidente Loubet a Londres. Tenemos motivos para creer que en estos momentos los dos respectivos Gobiernos de ambas naciones trabajan con ahínco para limar las asperezas de las cuestiones que las dividen, a fin de llegar a una fórmula de intereses comunes.

Ya el telégrafo, desde hace unos días se está encargando de dar noticias acerca de estos arreglos de ambas cancillerías, que tienen carácter de verosimilitud, por lo mismo que no han sido rectificadas por ninguno de los Gobiernos de dichas naciones; por el contrario, la prensa oficiosa de aliende y a cuando del Canal de la Mancha, las ha recibido con fruición y las ha comentado favorablemente.

Los detalles de estos arreglos se basan en que Francia abandonará su aspiración a tener parte en la inspección (control) financiera de Egipto, a cambio de concedérselo la mano más libre (a free hand) en Marruecos; al mismo tiempo desistirá de sus reclamaciones en Terranova y las Nuevas Hébridas, recibiendo en el África Central la compensación correspondiente.

Comprende perfectamente que este arreglo no es todavía un hecho; sino un avance que se hace a la opinión pública en ambos países y aun en el concierto europeo, para ver cómo cae y proceder en consecuencia; pero lo que no admite duda es que las negociaciones de aproximación entre ambos Gobiernos es un planteamiento en los términos que dejamos expresados, y que a modo de ballon d'essai se han lanzado al general conocimiento, a fin de ver el efecto que producen.

A nosotros nos puede tener muy sin cuidado cuanto se refiere a Egipto, a Terranova, a las Nuevas Hébridas y al África Central, pero en lo relativo a Marruecos no es posible que nos crucemos de brazos dejando que Francia prepare en aquella región un estado de cosas, que ha de ponerle en condiciones de superioridad manifiesta para romper el statu quo con nosotros acordado, y realizar su dorado sueño de un imperio francés en el NO. de África, que sería para España la muerte de toda esperanza de expansión y la amenaza más temible para su existencia como nación independiente.

Nuestra política de aislamiento y nuestra indefensión naval, que ya dieron por resultado la pérdida de las últimas colonias que nos quedaban, continúan produciendo sus nocivos frutos, pues cada vez somos menos considerados en el concierto europeo, donde se estima que nuestra alianza constituye más bien un estorbo que una utilidad, en razón de que habría que principiar por defendernos, una vez que no lo podemos hacer por nosotros mismos, obligando a distraer fuerzas considerables, sin ventaja alguna positiva para la nación aliada.

Así se nos cotiza en la política internacional, donde las ilusiones no se toman en cuenta para nada, pues se ajusta siempre al conocido refrán: *Tanto tienes, tanto vales*.

Necesitamos hacer un gran esfuerzo, nuestro lo que cueste, para salir de esta situación de vilipendio, tanto por decoro nacional como por instinto de vida, imitando la conducta del Japón, que ha sabido imponerse con la sola ostentación de su fuerza a una nación tan poderosa como Rusia, y por su habilidad, interesar en su apoyo a los dos Estados anglo-ajones de Europa y América, cuya fuerza, unida en el mar, es incontestable.

Es preciso que nos apresuremos a procurar que, por el momento, en la inteligencia de Francia e Inglaterra, queden a salvo nuestros intereses y aspiraciones en el Norte de África, haciendo que se encuentre con nosotros como firmantes del statu quo y por tener ya puesto el pie en Marruecos; y de todos modos y por todos los medios, iniciar y precipitar el fortalecimiento de nuestra defensa militar y marítima.

POLÍTICA

ORIENTACIONES

Por salir de la monotonía de violencias y desafueros de toda especie que forman la salsa ministerial de estos días, en los círculos políticos se comenta con cierta animación el desfile por la morada régia

de personajes de primera fila en los partidos dinásticos.

A juicio de gente experimentada, la Corona, ante el estado de intranquilidad general que ofrece actualmente la política española, desea orientarse en los problemas pendientes escuchando la opinión y el dictamen de nuestros primeros espadas políticos.

Esto se interpreta como señal de próximo cambio de Gobierno y los pareceres están muy encontrados respecto a la solución que podrá tener el actual conflicto ministerial.

Hay quien presume que estamos abocados a un cambio radical de política, y que el partido gobernante está en la agonia; pero otros creen que al desaparecer de la escena el actual gabinete será sustituido por un Ministerio Villaverde.

Tampoco falta quien hable de un Gobierno Azorruaga-Dato, que daría tiempo suficiente a los liberales para que presentasen soluciones definitivas y estables para una orientación en sentido diametralmente opuesto al actual.

En todas estas conjeturas y soluciones podrá haber quien se equivoque, pero en lo que todos concuerdan es en la necesidad de que este Gobierno, apellidado ya el Gobierno de los conflictos, desaparezca.

En el partido conservador es donde las pasiones están más solicitadas, en términos que no parece que se trate de elementos de una misma familia, sino de factores contradictorios que se profesan el más acerbado de los odios.

Han manifestado conservadores importantes, según algunos diarios, que la mayoría parlamentaria rechazará al Gobierno actual, repudiándolo a la faz del país, pues no hace falta establecer conjuras ni pactos ocultos para manifestar claramente que el Gobierno ha dejado de ser la representación política del partido conservador.

Y así están las cosas, con la protesta general de amigos y adversarios por la conducta irreflexiva, intolerante y anticonstitucional del ministerio responsable, empujando en ir contra todo y contra todos en este pugilato de guapezas tan ridículas como contraproducentes.

La política general ofrece una confusión lamentable; y no es eso lo peor, sino que el quebranto del Gobierno se transmite a todos los elementos monárquicos, cuya disgregación contrasta con la unidad y firmeza de los enemigos de las instituciones.

Aun cuando sólo fuera por esto, se impondría la caída del Gobierno actual para dar lugar a la unión íntima de todos los defensores de la monarquía, de la libertad y de la patria.

BARRIZALES

ABLUCIÓN GENERAL

Con estas humedades y estos fangos, los limpia-botas no dan paz a la mano. ¡Suyo es el porvenir!

Y lo cierto es, que aun cuando sea un porvenir bastante negro, por lo menos, tan negro como el betún, tiene sus compensaciones.

Estos días grises y tristes, cuando el buen humor y parecen aumentar las tristezas intelectuales.

En un país como este, acostumbrado al beso cotidiano del sol, nadie se resigna a que pasen tantos días sin recibir la visita del astro rey.

Hoy tiempo corre el humor de que está ordenado; le han salido unas manchas, que los astrónomos estudian con afán.

Y todo cuanto ocurre de cosas arriba y por debajo, de cosas abajo, se hace depender de las tales manchas.

¿Hay sequía? La culpa es de las manchas solares. ¿Lluève sin tiza, nieve? Consiste en las tales manchas.

He ahí la razón por la cual los limpia-botas deben estar agradecidos a las manchas solares. Acaso sin ellas, el fango que salpica y ensucia el calzado dormiría, que dijo el otro, el sueño de los justos.

Ello es, que por unas causas ó por otras el fango está, según frase de ritual, a la orden del día. Pero no por eso la gente, intrépida de suyo, se amilana. El fango todo lo invade, pero hay quien se acostumbra a andar sobre él como por una alfombra de goma.

El chubasco de goma se ha generalizado tanto que en día de éstos en que la incuria municipal se recrea en ver como trepan las anillas fangosas, constituye una necesidad el uso del calzado de goma.

Cuando el rubicundo Apolo tiende nuevamente por la faz de la tierra las doradas hebras de sus hermosos cabellos, la humedad desaparecerá de la atmósfera; el fango se secará y los microbios callejeros volverán a poseer el ambiente.

Y acaso ocaremos de menos estos días nobilísimos y obscuros, en que parece que los rostros se avinagran, los gestos se hacen más expresivos y todos nos apartamos a la fuerza el mal humor.

Se diría que la mayor parte de las gentes están a mal con sí mismas, que las sonrisas huyen, la afabilidad amiga y la cortesía desaparece por acortillón.

Hasta los personajes públicos andan mal humorados, y de la política no hay que hablar. Con eso de los *esquemas*, a los agentes se les encorcan los bigotes y se les fruncen las cejas, en tal forma, que meten miedo.

Quizá por esto el Carnaval se vislumbra como un oasis de redención, y el personal joven suspira por él este año con más ahínco que otras veces.

Ya se habla de serpentinas y de confetti, y acaso no tarden en salir por ahí, antes de tiempo, los tan aplaudidos *matasuegras*.

Pero todo tiene su contra; y hablar del Carnaval sin pensar en la Cuarema, con sus espaldas y sus bacalao, sus ayunos y sus oraciones, es lo mismo que ir a un baile de máscaras sin disfraz.

Lo bueno de la Cuarema es que dará lustre a las almas y limpiará el fango de inmundicia y de intranquilidad que con estas humedades políticas se ha extendido por el espíritu popular.

Es indudable que así no se puede seguir y que se imponen las abluciones generales, tanto para la limpieza del cuerpo como para la del espíritu. ¡Todo está enfangado!

Antes se hablaba del fango del *bourbon*, como de un enemigo imaginario, un genio maléfico, un diablillo malo; pero ahora el fango es sí se permite la frase, aun cuando no pega ni con cola, tortas y pan pintado al lado de los barrizales trebuchados que por doquier nos invaden.

Con estos vientos antifaribolistas que corren, con estas iras polifónicas que se desatan, con tanto teje maneje de coplas, multas, y golpes teatrales que se desahogan sobre los infelices cómicos, está esta pobre y clásica tierra de

garbajos convertida en un verdadero fangal. Y ni con zancos pueden las gentes zosegadas y tranquilas librarse de las salpicaduras que azuzan las que andan metidas en esta zambra político-clerical-demagógica, por mil veces que la típica zambra gitana.

Abel Imart.

MARINA DE GUERRA

Reserva naval inglesa

Uno de los asuntos que más preocupa en la Marina inglesa es la organización que debe darse a la reserva naval.

Inglaterra quiere mantener a toda costa la supremacía marítima que ejerce desde hace tantos años, convencida de que es el único medio de hacer frente a las eventualidades del porvenir.

Para ello, la opinión general es que la Marina inglesa debe aumentarse todavía más de lo que está, por lo menos, mientras persistan las condiciones políticas actuales y las naciones europeas la norteamericana y el Japón insistan en robustecer su poder naval.

No es, sin embargo, el material flotante lo más interesante y lo que más preocupa a los estadistas ingleses, sino el personal necesario y sobre todo, personal de reserva para dotar los buques.

Para que la Marina británica pueda responder a las exigencias de una política expansiva y mantener su supremacía naval, necesita contar con un personal instruido en el manejo de su numerosa flota.

En Inglaterra se construye mucho, bien y pronto, pero no se improvisa el personal y puede darse el caso de que no se disponga del necesario para tripular todos los barcos que en un caso dado puedan armarse.

Hay pues, que crear la reserva naval en condiciones que pueda satisfacer necesidades inmediatas, pues de otro modo, pudiera darse el caso de tener que suspender la construcción de los buques por carecer de personal idóneo con que dotarlos.

Mientras que en el ejercicio que acaba de terminar, la fuerza activa de la Marina inglesa ha tenido un aumento de 52.000 hombres, la de reserva sólo ha aumentado 11.000.

Actualmente sirven en la Marina mercante inglesa 75.000 extranjeros y 175.000 ingleses. La Escuadra de reserva está tripulada en Inglaterra por hombres que han servido durante diez ó doce años en la Marina y la tendencia es reducir el número de años de servicio para formar una reserva naval de mucha más importancia.

Es indudable que Inglaterra tiene una reserva naval muy inferior a su fuerza activa, cuando en las demás naciones ocurre todo lo contrario; y esta es la razón principal de la preocupación de los estadistas ingleses, que quieren asegurar a su Marina el personal necesario, para evitar los inconvenientes que de seguro sobrevendrían el día que hubiese necesidad de poner en pie de guerra todos los barcos. —X.

MADEJA ENREDADA

Háblase, entre personajes de la situación, de la necesidad de disolver las Cortes, que tan menguado fruto han dado para la defensa del país, de las instituciones y de la Hacienda nacional.

¿Qué es lo que determina la posibilidad de que desaparezcan estas Cortes? A juicio de personas sensatas la necesidad urgente

de anular elementos peligrosos que hay en la constitución política de la mayoría parlamentaria.

Las últimas elecciones generales han franqueado el paso a turbulencias y ambiciones que se ha visto son incompatibles con el respeto a los fundamentos del régimen y de ahí la precisión de eliminarlos, y eso únicamente se puede conseguir disolviendo las Cortes.

La debilidad del Sr. Silvela, aliándose con esos elementos de perturbación, ha acarreado estos males que exigen para remediarse procedimientos heroicos; y no se vé otro que el de la radical extirpación de esas ambiciones desenfrenadas; esas inauditas temeridades que han llevado a esos elementos a considerar que ellos son el país, que ellos son el poder, la fuerza, el *Deus ex-machina*, alrededor de los cuales todos deben girar y prosternarse.

Por eso, lo que se impone es reducirlos a su verdadera condición de pígameos obscurocoides, lamentando que hayan surgido tan a destiempo, como que a ellos exclusivamente se debe la perturbación, la alarma, la inquietud general que existe en el país.

En virtud de esto, parece que la fracción villaverdistas aspira a obtener el decreto de disolución de Cortes, trayendo atrás en que los elementos amos del partido conservador estén debidamente representados y en la ponderación lógica y natural de que han sido privados en las últimas elecciones generales, en beneficio y provecho de los levantiscos de la extrema derecha constitucional.

No parece probable, ni acaso sería conveniente que el decreto de disolución fuese a manos del Sr. Villaverde. Si el partido conservador se ha deshecho en el poder es en la oposición donde debe reconstituirse; y si las Cortes actuales se disuelven, no ha de ser para ser reemplazadas por otras de igual significación política.

Eso equivaldría al vengutamiento constitucional en un solo partido ó agrupación de Gobierno, y acarrearía después complicaciones que no se pueden ni se deben provocar. Si estas Cortes se disuelven habrá de ser para ser reemplazadas por otras de distinta significación política.

Y si han de seguir, como parece probable, debe apurarse en ellas la tendencia conservadora, devorando gobiernos, hasta que por sí mismo el partido gobernante se desnaturalice y dé paso a soluciones de salvación para el país, para el trono y para el Estado.

Y supuesto que los conservadores son los que han enredado la madeja política, que sean ellos quienes la desenreden ó carguen con la responsabilidad de Gordio, cortando el nudo de sus despropósitos, errores y fracasos no con la espada victoriosa sino con la enmohecida daga florentina.

Historia de la Marina de Guerra.

XXXII

Mientras tenían lugar en Castilla los sucesos relatados en los anteriores artículos, y muerto ya en Aragón Pedro IV el Ceremonioso, ganoso de gloria el Rey de Sicilia D. Martín, escribió al de Aragón, su padre,

mina la obra de su antecesor y correligionario el Sr. Sánchez de Toca. Pero yo no voy a eso; yo he venido defendiendo durante muchos años, y algunas veces casi sólo, la absoluta necesidad de que se robustecieran energicamente todos los medios de defensa, así terrestres como marítimos, y con qué aplauso y con qué alegría veo que aquellas voces eloquentes que resonaban contra los gastos militares en otros tiempos, se elevan hoy en la Cámara para pedir lo que hombres modestos, pero convencidos, estábamos pidiendo con resultado totalmente negativo.

Al oír al Sr. Cobián en el comienzo de su discurso, yo pensaba aún grande era la responsabilidad del Sr. Presidente del Consejo de Ministros al haber cortado en flor propósitos tan elevados, aspiraciones tan generosas ideas tan patrióticas, pensamientos de tanta altura para la regeneración urgente, urgentísima, de la Marina militar. (El Sr. Cobián: Los mismos tiene el actual Sr. Ministro de Marina, exactamente los mismos.)

Pues entonces no me explico el cambio, porque si el Sr. Cobián se quejaba de que no pudo hacer nada porque estuvo sólo unos cuantos meses en el Ministerio, la culpa no será nuestra, la culpa será, si acaso, del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que, conociendo los propósitos de S. S., no le mantuvo en el banco azul en vez de llevar a él a una persona dignísima, pero que al fin y al cabo era entonces sólo auxiliar de S. S.

Lo que aquí está sucediendo es muy útil para el país, puesto que ya se presta una gran atención a estos asuntos de las instituciones armadas de tal suerte, que la organización de la Marina ha producido tres crisis dentro de un partido y me temo, después de lo que he oído esta tarde, que va a producir otra más. Y digo que me lo tomo, porque yo soy de los que creen que una de las causas determinantes de la ruina nacional ha sido ese paso incesante de hombres por el banco azul, y lo que ha sucedido esta tarde es un anuncio de nuevas perturbaciones en la organización naval, organización que va a ser un germen de nueva crisis, tal es la importancia que se le da en estos tiempos, a diferencia de lo que pasaba en aquellos otros en que casi nadie la defendía y se consideraba necesaria para la grandeza del país y para la afirmación de nuestra nacionalidad y de nuestra independencia.

Pero si al principio veía una gran responsabilidad en lo hecho por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, después, desde el punto de vista que yo tengo, no pedido menos de felicitarle, aunque como amigo particular lo lamento, de la salida del banco azul del Sr. Cobián, porque, hay que desengañarse, a pesar de todos los cálculos de S. S., y a pesar de todos los alardes de ingenio, la característica del presupuesto de S. S. está en haber suprimido lo que se consideraba como necesario para navegar más y para el mayor número de ejercicios de fuego, y a mí, por antiguos recuerdos de una carrera a que he pertenecido muchos años, no me podrá hacer creer S. S. que disminuyendo la cantidad necesaria para municiones, se aumente la efecencia de la artillería y la competencia de los artilleros. Estas es de aquellas cosas que no a mí, sino al hombre más ajeno a estas cuestiones, no se le pueden decir, Sr. Cobián, en la forma en que S. S. lo ha dicho esta tarde.

manifestándole su intento de pasar a Cerdeña y acabar con las sublevaciones de esta isla, como había terminado con las de Sicilia.

La ocasión se presentaba propicia a la causa aragonesa, por haberse aquéllas dividido en dos bandos, cuyos jefes eran Brancalón de Oria y Aymeric, Vizconde de Narbona.

Eran gobernadores de Longosardo y de Callar, Pedro Romeu de Copons y Marcos de Montbuy, Capitanes catalanes de mucho mérito.

D. Martín de Sicilia principió la campaña nombrando por su Almirante a Sancho Ruiz de Labori, enviando á Callar á Miguel de Marsilla con algunas compañías de hombres de armas y desechando Embajadores para solicitar el apoyo de su padre y de Aragón.

No le faltaron, pues el Rey convocó Cortes en Barcelona; y como jamás le había faltado el patriotismo catalán, ofrecieron los barones ayudar con sus personas y haciendas, las Universidades con donativos, las Cortes votaron el alistamiento de mil lanzas y la ciudad de Barcelona comprometióse á prestar tres buques y tres galeras, armadas y pagadas con numerosas tropas de desembarco y marineros que las tripularan, al mando de su Conseller Juan Desvalls.

Después de tan brillante jornada se logró la conquista del castillo y Villa de San Luis, tomados por Bernardo Cabrera y Bernardo Gaicera, con muerte de más de mil contrarios y la rendición de varias plazas y fortalezas, que se hallaban en poder de los sublevados.

Conseguido este resultado, levantó el Rey su campo y se retiró á Callar, pensando abrir la campaña en Septiembre, después de descansar los meses de Julio y Agosto; pero á poco de llegar falleció el Rey de una fiebre infecciosa, el 25 de Julio de 1409.

Con su fallecimiento, la menor parte de la hueste quedó en Cerdeña, y la mayor, con la Armada regresó á Cataluña, no sin ser atacados por doce mil insurrectos, que fueron acuchillados por Pedro de Torrellas, matándolos más de cuatro mil.

Esta victoria se alcanzó el 17 de Agosto de 1409.

La monarquía aragonesa registra con sangre y con tesoros sus glorias en Cerdeña, costándole la expedición resacañada á la ligera, la muerte del Rey de Sicilia, con cuyo suceso damos término al presente artículo, para referir más extensamente los hechos navales que después tuvieron lugar.

tercios el vizconde de Narbona pero en cambio, hubo otro encuentro en que perdimos á dos de nuestros mejores capitanes, Piquerá y Moncorp.

Llegado el Ejército á la vista de San Luis, se hizo inminente la batalla.

No tenía D. Martín más que 12.000 hombres contra 20.000 del de Narbona.

El combate fué desesperado, se hicieron prodigios de valor por ambas partes y se distinguió con especialidad el Rey de Sicilia, que cargó al enemigo al frente de su caballería.

La victoria se decidió por los aragoneses y catalanes; desbaratados los sardos, se retiraron dejando tendidos en el campo cinco mil hombres y en poder de los nuestros el estandarte del vizconde.

Aunque las pérdidas de españoles no fueron tantas, sucumbieron en la pelea el Conseller de Barcelona Juan Desvalls, el vizconde de Horta, Galecra de Pinós y Jaime de Villarsa.

Después de tan brillante jornada se logró la conquista del castillo y Villa de San Luis, tomados por Bernardo Cabrera y Bernardo Gaicera, con muerte de más de mil contrarios y la rendición de varias plazas y fortalezas, que se hallaban en poder de los sublevados.

Conseguido este resultado, levantó el Rey su campo y se retiró á Callar, pensando abrir la campaña en Septiembre, después de descansar los meses de Julio y Agosto; pero á poco de llegar falleció el Rey de una fiebre infecciosa, el 25 de Julio de 1409.

Con su fallecimiento, la menor parte de la hueste quedó en Cerdeña, y la mayor, con la Armada regresó á Cataluña, no sin ser atacados por doce mil insurrectos, que fueron acuchillados por Pedro de Torrellas, matándolos más de cuatro mil.

Esta victoria se alcanzó el 17 de Agosto de 1409.

La monarquía aragonesa registra con sangre y con tesoros sus glorias en Cerdeña, costándole la expedición resacañada á la ligera, la muerte del Rey de Sicilia, con cuyo suceso damos término al presente artículo, para referir más extensamente los hechos navales que después tuvieron lugar.

MANUEL DÍAZ Y RODRIGUEZ. Madrid 12 de Enero de 1904.

VIAJE DE PROPAGANDA

El ilustre democrata Sr. Canalejas emprenderá dentro de pocos días una excursión de propaganda.

El día 17 saldrá de Madrid para llegar á Alcazar á las doce, hospedándose en casa de don Olivario Martínez, presidente del Comité liberal-democrático.

El mismo día 17, á las seis de la tarde, celebrará un mitin en el teatro de dicho pueblo.

El lunes 18, á las nueve de la mañana, saldrán el Sr. Canalejas y sus acompañantes en tren especial para Ciudad Real. Este tren sólo para diez minutos en las estaciones de Manzanares, Daimiel, Almagro y Miguelurra, llegando á Ciudad Real á las dos y media de la tarde del mismo día.

El Sr. Canalejas se hospedará en la capital en casa de D. Alvaro Muñoz, vicepresidente del Comité.

A las siete de la noche de dicho día, habrá un banquete de unos 300 cubiertos, en el salón del Círculo del Pinar.

A las diez de la noche, serenata por varias bandas de música.

El martes 19, á las tres de la tarde, celebrará otro mitin en el teatro de ve año. Termina este acto, y en tren especial, saldrán el señor Canalejas y sus acompañantes para Badajoz.

Al Sr. Canalejas acompañarán los Sres. Rodríguez, García Prieto, D. Avelino Montero Villegas, D. Pablo y D. Alvaro Pinado. Estos dos últimos, Diputados provinciales.

En Alcazar les esperarán los demás Diputados y ex Senadores y Diputados provinciales del partido.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Movimiento marítimo.

Colón 13. Ha salido de este puerto para Curacao el vapor Manuel Calvo, de la Compañía Transatlántica.

Los vapores correos de Palma. Palma 13. Con motivo de la huelga de los obreros de mar en Alicante, los vapores correos de Palma á aquel puerto harán en lo sucesivo sus viajes á Santa Pola, á fin de poder descargar sus mercancías y no ocasionar perjuicios al comercio.

Puerto abierto. Sant 13. El Emperador de Corea ha ordenado la apertura del puerto de Eiju, subordinándola al consentimiento de Chile.

Esta hará conocer telegráficamente su resolución.

Temporal y naufragio. La Rochela 13. Violento temporal. Numerosos buques se refugiaron en el puerto.

El vapor inglés Laurinwood, procedente de Río Janeiro, naufragó en las rocas de la Isla Sein. Diez tripulantes perecieron ahogados y trece consiguieron salvarse.

Tiempos contrarios. París 13. El comandante del Cutiso telegrafía desde Tánger al Ministro de Marina, Sr. Pellatán, no haber encontrado la menor huella del Venus.

Combate. Sabónica 13. En Yonidjevartar ha ocurrido un combate entre las tropas imperiales y los insurrectos. Estos últimos huyeron, abandonando fusiles y bombas de dinamita.

ACADEMIA DE LA HISTORIA

Esta docta Corporación reanuda sus sesiones el día 8 del corriente. Su primer trabajo fué examinar las obras recibidas durante las vacaciones, entre ellas las que opinan á los premios que han de adjudicarse durante el año actual.

Habiendo recibido la invitación de la Asociación Patriótica Española de Buenos Aires, para que la Academia concurren á los Juegos florales que dicha Corporación proyecta acordando un tema y señalando un premio, nombróse una ponencia que resolviera estos dos puntos.

El Sr. Sánchez Moguel, como individuo de la Comisión mixta de individuos de esta Academia y de la Española, hizo presente que, vencidas las dificultades que se habían ofrecido, han tenido decoroso lugar de descanso en la iglesia del Buen Suceso los restos de D. Diego Clemenecín, D. Félix Torres Amat y D. Tomás González Carvajal, que reposaban en la de Monserrat, próxima á desaparecer.

El académico Sr. García Quevedo dió cuenta á sus compañeros de la obra que está escribiendo acerca del Consulado de Burgos, con cuyo motivo dicho señor y los académicos Sres. Fernández y González y Fernández Duro, expusieron datos muy interesantes relativos al comercio y Marina de las ciudades de Castilla en la Edad Media, y acerca de las relaciones de éstas con las principales plazas mercantiles de la Liga asiática y de Inglaterra y Flandes.

También se dió lectura de varias comunicaciones enviadas por algunas Comisiones de monumentos de provincias, en las que se da cuenta de los trabajos por ellas realizados durante el año anterior.

Valores de flotas.

El Ingeniero ha intentado calcular el valor de la flota de combate de Inglaterra, excepto los cañones y las municiones. Dicho valor, según las épocas, está representado en li-

bras esterlinas, del modo siguiente: en 1813, por 10 millones de libras; en 1850, de 17 á 18 millones; en 1878, por 23 millones; en 1887, por 37 millones; en 1902, por 100 millones. La flota francesa, en iguales condiciones, equivaldrá en 1873, á 10 millones y medio de libras esterlinas, y á 47 y cuarto en 1898.

RUSIA Y JAPON

Contestación á la última nota rusa. Tokio 14. El Gobierno japonés ha enviado al barón de Rosen, Ministro de Rusia en esta capital, la respuesta á la última nota del gabinete de San Petersburgo.

Las negociaciones diplomáticas entre ambas potencias no se interrumpirán. El Gobierno del Japón no fijó plazo al de Rusia para contestar á su nota.

¿Solución pacífica? Londres 14. Informes recibidos en los círculos diplomáticos permiten creer en una solución pacífica en el conflicto ruso-japonés.

Los telegramas que se reciben de Tokio y San Petersburgo confirman estas impresiones optimistas.

Se dice que han influido poderosamente en el cambio de la actitud de las dos potencias las gestiones que personalmente ha hecho el Rey Eduardo VII cerca del Emperador Nicolás.

También se ha dicho que el presidente de los Estados Unidos Sr. Roosevelt ha hecho también por su parte gestiones para conseguir del Japón que el conflicto del Extremo Oriente se resuelva por la vía diplomática.

A esto, se atribuye que la nota del Japón, que fué considerada como una ultimatum, haya sido objeto de nuevas negociaciones entre los gabinetes de Tokio y San Petersburgo, y basa probablemente de un arreglo satisfactorio.

Propósitos de Inglaterra

Londres 14. En los círculos navales de Portsmouth se afirma que Inglaterra movilizará todos sus barcos en situación de reserva tan pronto como estallase la guerra entre Rusia y Japón.

Opinión de un embajador japonés. Londres 14. Un despacho de Pekin anuncia que en la legación japonesa en China no se cree en probabilidad de la guerra, á pesar de que Rusia niega al Japón el derecho á intervenir en el arreglo de la cuestión de la Manchuria, que ha sido la que hasta ahora ha venido siendo el mayor obstáculo para una solución pacífica en el conflicto de las ciudades naciones.

ESCUADRA INGLESA

La que según decíamos ayer ha fundado en Villagarcía es el Home Squadron, dedicada como su nombre indica á defender las costas de Inglaterra, y es la primera que ha fundado en la bahía de Arca con tan formidables aparatos.

La forman los seis acorazados Revenge, que emborra la insignia del Almirante; Empress of India, con la enseña de Contralmirante; Royal Oak, Royal Sovereign, Blenheim, Ford Anson, Edgar, Hawks, Diogo y Venus.

Cinco barcos desplazan de 14.000 á 15.000 toneladas, dos 10.000, dos 7.350 y otros dos de 600. Montan entre todos los buques 150 cañones, y los tripulan 6.207 hombres.

Ignórase cuando se hará á la mar, suponiéndose que se encuentra en Villagarcía dependiente

CONSEJO DE MINISTROS

El celebrado anoche en la Presidencia, terminó á las ocho y media, y de los asuntos tratados en el mismo se facilitó á la Prensa la siguiente Nota oficial.

Los Ministros de Marina y de la Gobernación informaron ampliamente al Consejo del estado de la huelga marítima, resultando de todas las noticias que, aunque extendida ya á muchos puertos, y siendo de indudable importancia, parece caminar á término de avenencia, y por lo tanto, de terminación.

El Consejo acordó las reglas de conducta á que había de ajustarse el Gobierno en los distintos aspectos é incidencias que puede presentar la huelga.

Se aprobó un expediente de Guerra autorizando la compra de una casa en Ceuta, para pabellones de Jefes y Oficiales.

Igualmente otro de Instrucción pública para la adquisición, por gestión directa, de vitelas para la expedición de títulos.

Idem á de Obras públicas aprobando el presupuesto de conservación del faro eléctrico de Cabo Villano.

Se aprobó otro de Agricultura aprobando el presupuesto para el servicio de señales marítimas.

Se acordó que se cumpla la sentencia del Tribunal Contencioso referente al caso del ingeniero de Minas Sr. Cantalapiedra.

Se aprobó la distribución de fondos del presente mes tal como la propuso el Ministro de Hacienda.

Se le autorizó también para presentar á las Cortes un proyecto de ley sobre otorgamiento de una escritura de transacción.

Se aprobó un expediente para venta de un solar en Málaga.

NAUFRAGIOS

Telegramas de La Coruña dan cuenta de haber naufragado en las inmediaciones de Cabo Villano, el vapor inglés Keenmar, de la matrícula de Glasgow, y la goleta holandesa Haverlo, que se dirigía á la Argentina.

El Keenmar procedía de Liverpool y se dirigía con carga general á Valencia. Créese que han perecido siete tripulantes de este.

También parece que se ha hundido en la playa de Santa María, cerca del puerto de Gijón, una draga que pertenecía á los Sres. Smith, de Kinderseck (Holanda), tenía 700 toneladas, iba al mando del capitán Van Koulen y llevaba quinientos tripulantes, que han sido recogidos en el pueblo cercano.

El consuelo de los Países Bajos en La Coruña, D. Raimundo Molins, ha enviado socorros.

La cuestión de los teatros

Después de varias reuniones celebradas ayer por los empresarios de la Zarzuela, los autores de Patria nueva y El mozo crecido, y la Junta directiva de la Sociedad de Autores, ésta fué anoche al Gobierno civil, para manifestar al Sr. Conde de San Luis que respondía de que en el teatro de la Zarzuela no se cantarían comedias políticas.

El representante de la Empresa de dicho calizo también visitó al Gobernador para decirle que sus órdenes respecto á los comedios serán íntegramente acatadas.

Con estas garantías, el Sr. Conde de San Luis no ha tenido inconveniente en permitir la reapertura del teatro de la Zarzuela, que se verificará hoy, poniéndose en las dos últimas sesiones las obras El mozo crecido y Patria nueva, respectivamente.

Centro del Ejército y de la Armada.

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES. Conferencia del Sr. Condes.

Continuando el ilustre Capitán de navío la serie de conferencias que, con unánime aplauso de la opinión militar, viene dando en este centro, explicó el martes ante un distinguido auditorio que llenaba por completo el local, el manejo y utilidad que pueden reportar á la guerra los torpedos y los buques torpederos.

El Sr. Condes, cuya competencia ha quedado plenamente demostrada en sus anteriores conferencias, presentó varios modelos de torpedos de los que se guardan en el Museo Naval, explicando minuciosamente su mecanismo y manera de funcionar, sus efectos en la guerra y los momentos en que más conveniente é eficaz puede ser su empleo.

Hizo un relato interesantísimo de su fabricación para justificar el elevado precio que alcanzan, y se extendió en otras consideraciones de carácter técnico que el público escuchó con verdadero interés.

Como venimos haciendo, publicaremos esta nueva conferencia no en la forma de folletón

72

Pero no es nada de esto lo que me ha movido principalmente á intervenir en este debate; es que aquí hay una cuestión que importa dilucidar. Yo soy de los que entienden que es absolutamente necesario y urgente, teniendo en cuenta los medios económicos del país, la organización de la Marina de guerra, y como he visto tres Ministerios conservadores y tres criterios distintos, me temo que el paso del partido conservador por el Poder va á ser estéril para esa reorganización.

El Sr. Presidente del Consejo de Ministro al pronunciar el discurso con que se presentó aquí al frente de sus compañeros, dijo que traía á ese banco á la mayor parte de los Ministros que salieron en Julio, á todos los que había sido posible traer. Como yo no quiero discutir ciertas diferencias políticas, no leo, que si no lo leería, el juicio que á los Ministros salientes en Julio mereció el Ministerio que entonces se formó juicio que tengo aquí, escrito, por la pluma, no muy cariñosa para algunas de aquellas personalidades, del Sr. Sánchez de Toca.

Pero pregunto: si el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, al venir con la mayor parte de los hombres que salieron del Gobierno en Julio, viene á realizar aquel programa de reorganización de la Marina de guerra que ha defendido con tanto entusiasmo y ardor el Sr. Sánchez de Toca es el folleto aludido y que ha defendido también el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, ¿es que no hay solución de continuidad entre el Ministro anterior y el Ministro actual? Porque, poniendo frente á frente las declaraciones del Sr. Gasset que ayer nos decía que había que reorganizar la Marina, pero después que se hubieran reorganizado y fortalecido otros elementos más importantes de la vida nacional, que, en efecto, tienen importancia extraordinaria, como son las obras públicas y la instrucción pública, y considerando que el actual Presidente del Consejo está al frente de un Gobierno donde hay un Ministro que defendió como principal, como urgente, como inmediatamente necesaria la reconstrucción de la Marina, pregunto: ¿qué se va hacer? ¿Se va á ir seriamente á la organización de Marina, ó vamos á encontrarnos con que esto va á ser un Ministerio más.

El Sr. Presidente: Yo ruego al Sr. Barón del Sacro Lirio que tenga en cuenta que ahora no estamos discutiendo la crisis. Su señoría ha pedido la palabra para una alusión personal con motivo de la discusión del presupuesto. Se lo digo con pesar pero tengo necesidad de ver si adelantamos en esta discusión.

El Sr. Barón del Sacro Lirio: Agradezco á S. S. la bondad con que me trata, pero es triste que de estos apremios seamos responsables los que queremos examinar el presupuesto. Yo no tengo interés en abusar de la benevolencia de la Cámara, ni soy hombre que abuse de ella ni he abusado jamás.

El Sr. Presidente: Yo siento que S. S. pueda interpretar de esa manera mi advertencia; no es esa mi intención, sino formularle un ruego.

El Sr. Barón del Sacro Lirio: Los ruegos de S. S. son para mí ordenes de indudable cumplimiento. Voy á terminar. Lo que yo quería era saber, y eso lo han discutido aquí otros horadores, cuál era el plan que se iba

73

á desarrollar desde el Gobierno, en lo que se relaciona con la Marina militar, y como había oído al Sr. Cobán opiniones completamente apuestas á las de un Ministro de ese Gabinete, que encarnaba esas aspiraciones de reorganización inmediata, me disponía á preguntar al Sr. Presidente del Consejo de Ministros si se va á subordinar la reorganización de la Marina militar á otras reorganizaciones, como quería el Ministerio de que formó parte el Sr. Cobán ó si se va á considerar primordial, según quería el Ministerio de que formó parte el Sr. Sánchez de Toca, Ministro también en el actual Gabinete. Por consiguiente, no me he salido de la alusión, ni he abusado con exceso de la benevolencia de la Cámara. Si lo que se quiere es que en la discusión de totalidad del presupuesto no hablemos más que de cifras, yo examinaré las cifras; pero tendría que consumir un turno y emplear mucho más tiempo que el que ahora emplearé.

No participo en absoluto de las opiniones emitidas por el Sr. Sánchez de Toca al presentar su anterior presupuesto, que ha sido modificado por el Sr. Cobán; pero entiendo que para ir á la reorganización de la Marina militar con aquella urgencia que las necesidades demandan, y á la vez con aquella prudencia que exige el estado del país, es preferible el presupuesto del Sr. Sánchez de Toca al del Sr. Cobán.

Y yo pregunto al Sr. Ministro de Marina, puesto que ahora tratamos de la totalidad del presupuesto, y en la totalidad se discuten propósitos, orientaciones, que, al fin el presupuesto no es más que ideas cifradas, yo pregunto: ¿Su señoría es partidario de este presupuesto que por imposición de las circunstancias defendió, ó de aquel otro, del Sr. Sánchez de Toca, no por sus cifras, sino por las orientaciones que en él se determinan? Eso es todo lo que nos importa saber, y además, si ese Gobierno como había ofrecido el que dimitió en Julio, está dispuesto á traer el proyecto de ley de Escuadra inmediatamente con la dotación indispensable para que esa Escuadra se pueda construir ya en la forma que el Sr. Sánchez de Toca indicaba, ó ya en otra más conveniente á los intereses económicos del país.

Nosotros somos partidarios de que se construya una Marina militar en armonía con las necesidades del país, con las contingencias de lo futuro y las que puedan ocurrir en el estado en que hoy se encuentra no sólo la Europa, sino el territorio africano, en el cual hay que tener siempre puesta la mirada; pero no queremos, como quería el Gobierno presidido por el señor Villaverde, según ha manifestado el Sr. Gasset, que ante todo se fomenten las obras y la instrucción pública, dejando para después la organización de los elementos de defensa del país, ni tampoco pretendemos que se propongan estos dos elementos tan indispensables á la vida nacional, y todo no se subordine á la organización de los elementos de defensa. No; nosotros queremos armonizar todo de tal suerte que sin dar supremacía á los unos ni á los otros, marchen á la par la organización de las obras públicas y de la instrucción con la de la Marina militar; y como nos encontramos con dos Gobiernos que, digamos lo que se quiera, representan dos cosas absolutamente contrarias, en vez de examinar cifras que no nos darían resultado alguno, pues con las cifras actuales todo el mundo está convencido de que

por no privar de otros originales al periódico, y esto nos releva de entrar en más detalles...

viernes 15 del actual, á las diez de la noche, el Teniente de la Guardia civil D. Rogelio Ferreras...

LA HUELGA DE LOS OBREROS DEL MAR

Reunión de navieros

Con objeto de ocuparse de la huelga de los obreros de mar y examinar los medios á los que podría recurrirse para resolver aquélla...

Acordóse por unanimidad no admitir imposiciones incompatibles con los intereses de la navegación y del comercio...

Los reunidos visitarán hoy al jefe del Gobierno y al Ministro de Marina...

Estado de la huelga.

En Bilbao puede considerarse terminada la huelga, pues ayer acudieron al trabajo los marineros y los cargadores.

El comandante de marina ha puesto en libertad á los tripulantes del vapor Bélgica que habían ingresado en la cárcel...

También han vuelto á sus barcos los tripulantes de los vapores de la Compañía Vasca...

Se ha ordenado la detención de los tripulantes del vapor Abia...

Muchos obreros sin contrata se presentan á los armadores en demanda de trabajo.

En Sevilla la huelga presenta aspecto más satisfactorio...

El comandante de Marina ha presentado á los navieros unas bases de transacción...

Creese que si las cesas armadoras aceptan las bases, quedará solucionada la huelga en este sector marítimo.

En la Coruña han secundado la huelga no sólo gente marinera...

Ayer abandonaron sus barcos los tripulantes de los vapores Felisa...

En el puerto hay una carga inmensa, depositada en muelles y lanchones...

En Alicante, Barcelona y Valencia, la huelga sigue estacionada.

Libros nuevos.

Una de las obras que por derecho propio deben figurar en primer término en la bibliografía de este año es la publicada á principio del corriente...

Mucho y bueno se podría decir de este libro si el poco espacio disponible en la prensa diaria lo permitiera...

Como dice muy bien en su libro el Sr. Saralegui, España es el país clásico de las contradicciones...

El Sr. Saralegui tiene bien sentada su reputación de erudito y galano escritor...

El Sr. Saralegui tiene bien sentada su reputación de erudito y galano escritor...

loga en cierto modo á la llevada á cabo respecto del por tantos títulos insigne patrio D. Isidoro de Autillón...

Enaltecer la memoria de los ilustres y nobles varones, que como el Comisario de la Cruzada Varela...

UNA TIMBA POLAR

Habiendo dispuesto el Gobierno de los Estados Unidos el cierre de todas las casas de juego en el Alaska...

El establecimiento tendrá un kursaal, un teatro, una sala de juego y un hotel...

Toda la obra será de madera. Construida cada invierno, será desmontada á principios de la primavera...

Los que se sentarán á las mesas de bacarat ó se agruparán alrededor de la ruleta en esta timba de Behring...

Teatros.

Español

El próximo domingo, 17 del corriente, se verificará, en la función de la noche, el estreno de la comedia en cuatro actos...

Las decoraciones que se estrenarán en esta obra, las ha pintado D. Luis Maril.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Armadores y marineros.

Mañana se cree que visitará á los señores Maura y Ferrándiz una Comisión de navieros...

También ha anunciado su venida una Comisión de la Federación de obreros del mar...

Propaganda moretista.

Casi todos los Diputados y Senadores que siguen la política del Sr. Moret...

También concurrirán al banquete Comisiones de las provincias andaluzas...

Juicios de «La Epoca».

Refiriéndose á la cuestión política y á los anuncios de un próximo cambio de Gobierno...

En efecto, no hemos de ocultar, imparcialmente, que hay quien teme que, albertas las Cortes...

La ley de Expropiación.

La Cámara de Comercio, la Liga de Defensa Industrial y Comercial, el Círculo de la Unión Mercantil...

Reelección.

El Subsecretario de Gobernación, señor Conde del Moral de Calatrava...

Consejo en Palacio.

Ha carecido de interés el Consejo de Ministros celebrado esta mañana en el regío Alcazar bajo la presidencia del Rey.

El Sr. Maura ha hecho el resumen de los sucesos más salientes desarrollados durante la semana...

También se ocupó el jefe del Gobierno de los asuntos de Marruecos y especialmente de Ceuta y Melilla...

lítica de colonización que confía en de ser favorable para nuestros intereses.

Terminó su discurso el Sr. Maura dando cuenta de los acuerdos adoptados en el Consejo celebrado anoche.

El Ministro de la Gobernación puso á la firma de S. M. un decreto poniendo en vigor el Reglamento para el servicio telegráfico internacional...

Auto de retirarse de Palacio, los Ministros ofrecieron sus respetos á los Príncipes de Baviera.

La huelga de obreros marítimos.

La Comisión de navieros y patronos que ayer tarde se reunió en esta Corte para adoptar acuerdos relacionados con la huelga...

Parece, no obstante, que los navieros se muestran dispuestos á ir mejorando la situación de sus obreros á medida que lo permita el desenvolvimiento de los negocios marítimos.

Esta actitud, unida á la que han adoptado los huelguistas de muchos puertos favorables á una fórmula de transacción...

Denuncia

El número de El País, de hoy, ha sido denunciado.

Visita comentada.

Ha sido muy comentada esta tarde una visita que ha hecho al Sr. Maura, en su domicilio, el ex ministro de Gracia y Justicia Sr. Dato.

Preguntado el Ministro de la Gobernación acerca del objeto que haya podido tener esta entrevista, se limita á contestar que el Sr. Dato opina, respecto de las protestas que ha motivado el nombramiento del P. Nozalea...

Consejos de Ministros.

Con objeto de preparar los proyectos de ley que serán objeto de discusión en la próxima etapa parlamentaria, el Gobierno se propone celebrar Consejos casi todos los días de la semana entrante.

El primero se verificará el sábado y en él se tratará de la reforma de la ley electoral y de un plan de obras en Madrid, en el que parece que está muy interesado el Ministro de la Guerra...

Recepción diplomática.

Mañana, á las dos de la tarde, se verificará en Palacio, con la solemnidad de rúbrica, el acto de presentar al Rey sus credenciales el nuevo Embajador de Austria.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA «PABRA»)

Firma de un decreto.

Washington 14. El Presidente Roosevelt ha firmado un decreto poniendo en ejecución el tratado comercial sino-americano.

Francia y Brasil.

Paris 14. Ha quedado rastreado el modus vivendi entre Francia y el Brasil. Por nueva denuncia de los tratados se ha fijado el plazo de un año, en lugar del de seis meses.

Colombia y Panamá.

Washington 14. El general Reyes se dispone á regresar al sábado á Colombia. En su última entrevista con el Ministro de Negocios Exteriores, éste le ha aconsejado de nuevo la conveniencia de que Colombia renuncie en absoluto á toda tentativa sobre Panamá.

Conferencia.

Paris 14. El nuevo presidente de la Cámara Sr. Ericson, ha celebrado mañana larga conferencia con el presidente de la República.

Terror de un levantamiento.

Berlin 14. Según noticias de Windhoek (Africa alemana del Sud Oeste), témesse un levantamiento de indígenas. Las guarniciones de las plazas de la colonia han sido convenientemente reforzadas.

Noticias tranquilizadoras.

Paris 14. El Herald de San Petersburgo, dice con referencia á un miembro del Consejo privado, que las noticias recibidas del Extremo Oriente, son tan favorables que alejan todo temor de guerra inmediata.

El porvenir dependerá de las exigencias del Japon.

Reina en todas partes el mayor optimismo y el Año Nuevo parece comenzar en Rusia bajo los mejores auspicios.

NOTICIAS

En la madrugada de hoy ha fallecido el catedrático del Instituto de San Isidro y notable escritor, D. Urano González Serrano.

Nació en la villa de Navalmaral de la Mata, en 1848, quedando huérfano desde muy niño. Dedicóse con ahínco al estudio de las Ciencias, doctorándose á los veintinueve años y abanzando la cátedra de Psicología, Lógica y Ética en el Instituto de San Isidro.

Fue discípulo predilecto de D. Nicolás Salmerón, y representó como Diputado al distrito de Navalmaral.

Ha muerto á los cincuenta y cinco años, dejando escritos cerca de treinta volúmenes de Filosofía y Literatura.

El Ministro de Hacienda, en vista del resultado de la visita de inspección que mandó hacer á las minas de Almadén, ha suspendido de empleo y sueldo al administrador de dichas minas,

al del Hospital y al médico del mismo, disponiendo á la vez que no se admitan al trabajo mayores de diez y seis años, y que venga á Madrid el ingeniero jefe de la explotación á recibir órdenes del Ministro.

Entre los elementos intelectuales de Zaragoza se están recolectando firmas para un mensaje que se enviará á la Academia de la Lengua...

Ha sido nombrado consignatario de la Compañía Sevillana de Navegación á vapor en Almería, nuestro estimado amigo D. Francisco Guerrero Baeza.

Felicitemos á dicha Compañía por el buen acuerdo que ha tenido al hacer dicho nombramiento.

Lo recordado hasta ahora para el mausoleo del Sr. Sagasta, asciende á 215.329,05 pesetas.

Ha fallecido en esta corte el Sr. D. Jenaro Monti, padre de nuestro compañero en la prensa, el redactor del Diario Universal, don José, á quien enviamos nuestro pésame más sincero.

Ayer fondó en Ferrol la fragata brasileña Benjamin Constant, escuela de guardias marítimas, que viene practicando un viaje de instrucción.

Desplaza 3.000 toneladas, conduce muchos oficiales, 456 tripulantes y 18 cañones. Estará nueve días en puerto, zarpando después para Lisboa y Las Palmas para estar en Río Janeiro en Febrero próximo.

Varios elementos republicanos de Madrid proyectan celebrar un acto público en honor de los Sres. Dorado, Santillán y Millán, por su feliz éxito en la organización de la protesta nacional contra el nombramiento de fray Nozalea.

Anteojo roca precisión

Unico que conserva y mejora la vista, la aprobado por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorio á la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dabose, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años.

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

En Jerez de la Frontera se publicará todos los meses, desde el día 15 del corriente mes, una revista religiosa titulada El Santo Escapulario.

El precio le pone al alcance de las más modestas fortunas: 250 pesetas al año y 150 por semestres.

Son centros de suscripción todos los conventos de Religiosos y Religiosas carmelitas descalzas.

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.

Movimiento del personal

Cuerpo General.

Destinos.—Al distrito marítimo de Castro Urdiales, el Teniente de navío de primera clase D. Miguel Pérez Moreno; Comandante de la Villa de Bilbao, el Teniente de navío D. Ignacio Martínez y García; Jefe de armamentos del Arsenal de Cartagena, al Capitán de navío D. Federico Pintó; jefe del cuarto Negociado de la Dirección del Personal, al Teniente de navío de primera D. Manuel Flores Carrión; Tercer Comandante del crucero Cataluña, el Teniente de navío de primera D. Federico Monreal; Ayudante del distrito marítimo de Llanoco, el Teniente de navío D. León Alvarogonzález.

Excedencia.—Pasa á esta situación el Teniente de navío D. José Miranda y Cadrelo.

Licencia.—Se le concede de dos meses, para asuntos propios, al Teniente de navío D. Emilio Serantes.

Infantería de Marina.

Destinos.—Ayudante personal del General de brigada D. José Pastor y Maura, al Capitán don Ricardo Rodríguez; jefe del primer Batallón del tercer Regimiento, al Teniente Coronel don Francisco Palacios; para eventuales del segundo Regimiento, al primer Teniente D. Juan Arias Arrote.

Acceso.—Asciende á primer Teniente el segundo D. Juan Arias Arrote.

Cuerpo de Artillería.

Destinos.—El Coronel D. Daniel González García, cesará en el destino de la Comisión de Marina en Inglaterra, encargándose del de Vicepresidente de la Junta facultativa de Artillería en el departamento de Cádiz; el Coronel D. Joaquín Gallardo y Gil se encargará del Negociado primero de la mencionada Inspección general, cesando de Vicepresidente de la Junta facultativa; al Teniente Coronel D. José María Ristoy y Castañeda se le nombra vocal de la Junta de experiencias del citado Departamento, debiendo cesar en el destino de Subdirector de la Escuela de Condestables; al Comandante don José de Lora y Istury que cesará de vocal en la Junta facultativa, se le nombra jefe de la primera Sección del Ramo en el Arsenal de la Carraca; el de igual empleo D. Cándido Montero y Belandó cesa en la Jefatura de la segunda Sección del Ramo en dicho Arsenal y pasa de Subdirector de la Escuela de Condestables; el del mismo empleo D. Manuel Panto y Pedrosa queda nombrado jefe de la segunda Sección del Ramo antes citado, cesando de profesor de la Escuela de Condestables, cuyo destino pasará á desempeñar el Capitán D. Juan Btu. Lazaga y Patro.

Condestables.

Acceso.—Al empleo de terceros condestables, los alumnos Francisco Arriaga Saizano, Antonio Luaces García, Antonio Aguilá Serrua, Ramiro Riquelme Racines, Andrés Izco Pérez, Claudio Montero Amorós, y Manuel Escáriz Alende.

SANTO DEL DIA

Santo de mañana.—S. Pablo, Primer, Ermo.

Fue natural de Egipto, y habiendo quedado huérfano de padre y madre á los quince años de edad, distribuyó entre los pobres su pingüe patrimonio, y se retiró al desierto, huyendo de la persecución que por entonces sufrían los cristianos.

Pasaba los días y las noches en la contemplación de las cosas divinas; y en esta soledad y pobreza se tenía por más feliz que los Príncipes en sus hermosos palacios. Dios inspiró á S. Antonio que lo fuese á visitar, y cuando volvió S. Antonio de cumplir su encargo, vio subir el alma de nuestro Santo al cielo acompañada de los Angeles, cuyo glorioso tránsito sucedió el 15 de Enero del año 344.

LA BOLSA
COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY
FONDOS PÚBLICOS
PRECIO
Fin corriente... 22 54
Ídem próximo... 27 48
Al exterior
Serie F, de 50.000 pts. nominales... 27 28
E, de 25.000... 27 28
D, de 12.500... 27 28
C, de 6.250... 27 28
A, de 3.125... 27 28
G, y H, de 100 y 50... 27 28
6 por 100 amortizable... 96 98
3 por 100 amortizable... 96 98
Banco y sociedades
Acciones del Banco de España... 424 00
Cédulas hipotecarias de 6 por 100... 180 00
Compañía Anónima de Tabacos... 424 00
Otras acciones
Sociedad Eléctrica de Chambrán... 24 00
Ídem de 14, obligaciones... 96 98
CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO
Paris á la vista (Compañía) 23.00
Londres á la vista (Compañía) 23.00
TELEGRAMAS DE PASAJE
PARIS 14. — A guerra de la Bol...
LONDRES 14. — Exterior Español 96.99
Espania.
A LAS CUATRO Y MEDIA
Fin de mes, 7.22.
Ídem próximo 7.43.
Barcelona, 03.00.
Paris, 00.00.

DIARIO DE LA MARINA
Oficinas: Veneras, 5.
MADRID
Precios de suscripción
En Madrid... 1,50
Provincias... 4,50
Unión Postal... 9
Asia y América... 18
Anuncios
Cuarta plana... 0,40 por línea
Reclamos... 0,50
Noticias... 1
PUNTOS DE VENTA
Almería.—Paseo del Príncipe, kiosco.
Barcelona.—S. Solá, Rambla del Centro, 3.
Ferrol.—Luis de la Fuente.
Cádiz.—Viuda de Gallardo, Duque de Tetuán, núm. 9.
Idem.—Kiosco frente á la Capitanía General de Marina.
Cartagena.—Viuda de Alcaráz, Puertas de Murcia.
Vigo.—Puerta del Sol, 5, kiosco.

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 niños, 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 y del público en general.
Al por mayor: Laboratorio de J. G. Espinar SEVILLA
Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.
Espectáculos para mañana.
Espanol.—A las 8 y 12.—(Moda).—El desafío de Juan Rana.—Fuente-Ovejuna.—Panchito y Mendrugos.
Comedia.—A las 8.—El adversario.
Zaragoza.—A las 8 y 3/4.—Sanlitas y melones.—Los timpaños.—El mozo ciego.—Patria nueva.
Price.—A las 9.—Rigoletto.
Apolo.—A las 8 y 1/2.—Los puritanos.—El moungullo.—Doctores.—La reina mora.
Moderno.—A las 8 y 1/2.—Los nenos.—La inclusura.—La Camarona.—Los chicos de la escuela.
Lara.—A las 8 y 3/4.—Fresa de Aranjuez. Al natural.—Segundo acto de la misma.—Zaragatas.
Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Veneras, 5.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET, S. W.

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTAÑÁN, 3, MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Asilleros 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 tiro rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de Las Armas C.ª Ld.-Placencia-Guipúzcoa-España), Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham, Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia), Laboratorio de cartuchos en Dartford, Fábrica en North Kent para proyectiles, Polígonos de Bakmeals y Eynstord,

BANCO DE VALENCIA

CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS

CUENTAS CORRIENTES

Descuentos, préstamos y negociaciones, giros

Compra y venta de valores del Estado e industriales

Y CUANTAS OPERACIONES SE RELACIONAN CON LOS ASUNTOS BANCARIOS

IBARRA Y COMPAÑÍA

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, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURDOS.

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.

ASTILLEROS DEL NERVION

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.

Máquina 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

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA

Sociedad Anónima.-BILBAO

Capital social: 32.750.000 pesetas

FÁBRICA DE HIERRO, Y HOJADELATA, EN BARACALDO Y SESTAO LINGOTE al coque de calidad superior para Bessemer y Martín-Stemens. HIEAROS púdelados y homogéneos en todas las formas comerciales. ACEROS Bessemer, Siemens, Martín y Tropenas, en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones.

CARRILES VIGNOLE, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.

CARRILES PHOENIX ó BROCA para tranvías eléctricos.

VIGUERÍA para toda clase de construcciones.

CHAPAS gruesas y finas.

CONSTRUCCIONES DE VIGAS armadas para puentes y edificios.

FUNDICION de columnas, calderas para desplastación y otros usos y grandes piezas hasta de 20 toneladas.

FABRICACION especial de HOJADELATA.

CUBOS y BA. OS galvanizados.

LATERÍA para fábrica de conservas.

ENVASES de hojadelata para diversas aplicaciones.

IMPRESION sobre hojadelata en todos colores.

DIRIGIR TODA LA CORRESPONDENCIA A

ALTOS HORNOS DE VIZCAYA BILBAO

RECARTE HIJO

ALMACENISTA

Echegaray, 8, y Barrera de San Jerónimo, 15 MADRID

Casa fundada en 1836.

PRECIO FIJO. — TELÉFONO 1202.



CIENCIAS.—Instrumentos de precisión, Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química, Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Efectos y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarilla, Grabado y reproducción de toda clase de trabajo en papeles al ferropuntado y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en gemelos militares, según el último sistema de Alemania, con su Telémetro y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y cobros para fotogrametría. Trajes completos para Buzos. Microscopios de todas clases, balanzas de precisión y corrientes, y todo cuanto se relaciona con los gabinetes de física, química y cuanto tiene relación con las ciencias exactas. Libros que tratan de estas materias. Planchas de zinc y cobre para fotogrametría. Trabajos de litografía e imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias a la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; a la de Salmoiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, a la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, a la de Schleicher & Schüll, y en papeles heliográficos, a la de Kahn, ambas de Alemania.

SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 13 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—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 MÉJICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, 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 18 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, Sabanailla, 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, Coro, Caripano Trinidad, Guayana y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 8, 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, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante 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 PÓO.—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

LINEA DE TÁNGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato 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 embarcará 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.

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1837. Berlin-Tegel. 8.000 operarios.

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, enalceaciones, 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



Este Boletín, que se publica y reparte gratuitamente por la Comisión Ejecutiva de la Junta permanente de FOMENTO MARÍTIMO, se sirve a todo el que lo solicite de la Secretaría de la Junta, en el Ministerio de Marina.

Publicará todo lo respectivo al SEGUNDO CONGRESO MARÍTIMO que se celebrará en Madrid el 17 de Mayo de 1904, y cuyas sesiones inaugurará S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

CHOCOLATES FINOS CAFÉS AROMATICOS VENANCIO VAZQUEZ

DESPACHO, CUATRO CALLES

Acetate del doctor BARRINAT de la Habana, para las casaca. Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª de Barcelona.

AVISO

En los talleres del DIARIO DE LA MARINA

se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía.

A los suscriptores del DIARIO se les otorgan precios más módicos aún de los consignados en la tarifa general.

LA FORTUNA

Chocolates selectos.—Cafés finos.

En botes de 100 y 200 gramos.

De venta en 78 establecimientos de este corte y en 992 en provincias.

Fábrica y Oficinas: Caracas, 7. Madrid.

Dr. Morales

35 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad e impotencia. Carretas, 39, principal, Madrid.

PRESILLAS tejidas

con patente de la venenación para JEFES y OFICIALES de la ARMADA

FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA DE

Leandro Badía

SUCESOR DE BREGUÑA Y BADIA

Casa fundada en 1723. BARCELONA

ANCHA, 40. DE VENTA EN

MADRID CARTAGENA SAN FERNANDO

Justo Gómez. M. Escobar. S. Coop. Riera y Arm.

TÓ NICO GENITALES

DEL DR. MORALES

Célebres píldoras para la segura curación de la debilidad, impotencia, esterilidad, etc.

Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el asombro de los enfermos que las usan.

Venta en las principales boticas a 30 reales caja, y por correo.

Doctor MORALES, especialista. Carretas, 39.—MADRID

Influencia del poder naval en la Historia

por

A. T. MAHAN

Traducción de los tenientes de navío

D. JUAN CERVERA Y JÁCOME

y

D. GERARDO SOBRINI

Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.

Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.

PRECIO: 12'50 PESETAS

Diario de la Marina

SUPLEMENTO EXTRAORDINARIO

Quinta conferencia dada en el Centro del Ejército y de la Armada, el martes, 12 del actual, por el Capitán de Navío

D. Victor Maria Concas.

TORPEDOS Y TORPEDEROS

Señores:

En mi última conferencia, di un poco de calor al puchero de la artillería, pues como siempre andamos por los extremos, los especialistas y las especialidades, pugnan por hacer creer á la gran masa de las gentes que el cañón ha pasado; cuando la artillería ha sido y es el arma de la Marina; y por lo que se ve hoy, es más que probable que lo siga siendo por mucho tiempo.

No es esto que yo menosprecie los torpedos, nada de eso; que de ellos me libre Dios y á ustedes también; pero como lo especial necesita circunstancias especiales, ocasión especial, localidad especial y oportunidad especial; son muchas condiciones que efectivamente, cuando se reúnen lo envían á uno á la eternidad de un modo totalmente especial; pero que por lo mismo es una excepción, y no es instrumento general que constituya el armamento de las fuerzas militares.

Mi objeto es, únicamente, dar á cada cosa su verdadero valor; tal, que si me hubiera atrevido, hubiera titulado estas conferencias «El criterio naval militar», pues mi deseo es que se forme criterio del conjunto, huyendo de tecnicismos y detalles que distraigan la atención de lo que es la Marina al alcance de todo el mundo, del mismo modo que todos sabemos lo que es un reloj, y lo usamos, lo utilizamos y hasta lo arreglamos, teniendo un concepto completo de él, sin dejar por eso de ser totalmente legos en el modo de funcionar sus ruedas, el muelle y su volante, cuyo estudio requiere conocimientos de otra índole, estrictamente profesionales.

De no ser así, cualquiera al ver que en breves momentos voy á tratar de torpedos fijos y móviles, de torpederos y caza torpederos, diría que no puede ser, cuando cada cosa bastaría para ocupar entero todo el curso; reiterando una vez más que sólo quiero abrazar el conjunto, con tanto más motivo cuanto que estas cosas, como tantas otras, están todas íntimamente ligadas, y es preciso ante todo conocer la relación que existe de unas á otras; aun para el estudio de los detalles, tanto más cuando sobre torpedos existen muchas fantasías y juicios totalmente equivocados.

La razón de este estado de cosas proviene de una campaña á que llamaré industrial, por no llamarle otra cosa, de los que fabrican esos artefactos, en la cual han explotado la candidez del público bajo la teoría de lo barato; pues mientras á nadie se le ha ocurrido comparar el pequeñísimo precio de la bala de fusil, con el inmenso valor de la vida del hombre á quien se le arrebató cuando toca al corazón, hay que ver la serie de comparaciones que se hacen entre el coste de un acorazado y el de un torpedo, sin calcular que por una justa regla de tres, la mejor arma sería un cuchillo de cocina, que sobre ser económico en su adquisición, puede servir sin gran deterioro para dar el pasaporte á la eternidad, á otro ejército de Gerges, si cada uno de sus individuos tuviera la bondad de prestarle, esperando el turno, á que realizara en su persona tan económica operación.

A los que hemos visto de cerca esos industriales, y por otra parte, por deberes de la carrera hemos recorrido el mundo entero, nos asaltan dudas profundas sobre la consabida baratura, pues dichos industriales viven de un modo que no hemos visto cosa semejante sino en los Majaradjas de la India, que seguramente por nadie son tenidos por pobres, ni económicos, ni mucho menos modestos en su modo de vivir.

A los torpedos les pasa lo que á todo proyectil en la guerra, que si dá hace daño, pero que para que dé hace falta como con las balas, tirar muchas, y como de los proyectiles es el más caro, sacamos en consecuencia que es lo más caro de todo, deducción que sería muy natural en contribuyente que los paga, perfectamente inversa de los fabricantes é inventores que los venden; pero, por desgracia, no lo creen así los primeros, pues bien po-

dríamos parafrasear cierta popular cuarteta, diciendo:

El vulgo es necio
Y pues lo quiere es justo,
Hablarle de torpedos
Para darle gusto.

No quiero, rapito, esto decir, ni por un momento, que yo considere los torpedos como una inutilidad, nada de eso; pero una cosa es un estudio serio y razonable, y otra cosa es abandonarse á fantasías económicas de tiempo de paz para recibir desengaños caros en la guerra; y del mismo modo que de tiempo inmemorial se conocen las minas para hacer volar las fortalezas, y á pesar de ser el medio más efectivo y más barato, para que ocurra un caso hace falta que se trate de la alcazaba de Frajana, por lo que no se cuenta con ellos de un modo regular, aunque todo gobernador de plaza prevea su existencia, y todo el que ataque las aplique, si puede, así también los torpedos son un elemento poderosísimo cuando las circunstancias, la localidad ó otras causas, permiten ponerle el cascabel al gato que en la contienda entre la ofensa y la defensa, es, ha sido y será siempre el eterno problema militar de las luchas de la humanidad.

Empecemos con los torpedos. Estos son de dos clases; unos fijos y otros que se lanzan y van como un proyectil á buscar al enemigo; empezando con los primeros á grandes rasgos, pues su conocimiento nos hará falta en la sesión que titularemos «Ataques á territorios.»

Los torpedos son unas cajas llenas de un alto explosivo que se hacen estallar al estar un buque encima, y como el agua es incompresible, transmite todo el esfuerzo de concusión á los fondos del buque en los que seguramente han de abrir una brecha de importancia.

Cuando la profundidad es poca, se colocan sobre el fondo, y cuando ya aquella es más, con un peso ó ancla se sujetan al fondo y se les dá el volumen suficiente para que floten, dejándolos entre dos aguas á una altura conveniente para que si estalla, sea lo más cerca posible de los fondos del buque enemigo; cuya instalación no es ya tan sencilla como parece.

La complicación continúa con los aparatos de dar fuego. Para ello, se colocan en el interior de la carga varias espoletas eléctricas comunicadas con cables aislados, que van á tierra, los que se fijan á dos estaciones, cuyo cruce, determinando el sitio en que está el buque, hace que disparando en una y en otra estación, estalle el torpedo y salte el enemigo que esté encima de él. Esto es lo elemental; pero como son muchos los torpedos y sería muy costoso tanto cable y se haría en el fondo una intrincada red; hay varios medios muy ingeniosos de agruparlos, explicar los cuáles, pertenecería á un curso propiamente de torpedos, bastando por hoy la explicación de como funcionan, que es lo interesante. Otras veces el cable es uno y el torpedo tiene unos percutores que al choque cierran el circuito eléctrico en que está la espoleta. De esta manera, mientras por el choque no se cierre el circuito no se produce la explosión y queda el torpedo inerte y aunque choque un buque contra él resulta inofensivo, lo que permite el paso á los buques amigos, no sin peligro, pues siempre lo hay al rozarse con tan malos sujetos.

Podría entretener un curso entero con los detalles de estos torpedos y de los otros torpedos de que hablaré más adelante, y conoceríamos mejor el mecanismo, pero no por eso adelantárais un paso más en el concepto general de su conocimiento; sin embargo entre estos detalles os daré uno para que podáis juzgar hasta qué punto se ha llegado en ellos á la perfección, cual es, que en estas espoletas eléctricas se hallan sus dos polos unidos por un finísimo hilo de platino que atraviesa el cebo, á través de cuyo hilo se envía una insignificante corriente que obrando sobre un galvanómetro marca en su movimiento que todo está perfectamente en su sitio, comprobándose así que todo está en buen estado y en

disposición de recibir una corriente potente, que enrojeciendo el hilo inflama el cebo y produzca la explosión.

Otros torpedos hay, que tienen solamente percutores y que estallan al choque, y por supuesto con mecanismos más ó menos complicados; pero cuya síntesis está encerrada en un sistema de disparo por percusión; más hay que observar que esos torpedos son tan peligrosos para los amigos como para los enemigos, y que para levantarlos se corre un riesgo inminente, y si alguno se desprende y va navegando por su cuenta, es un escollo de los del peor género de los que puede uno encontrar en las aguas del mar.

Entre estos torpedos, hay unos muy ingeniosos que llevan todos los buques modernos, cuya primera idea dió Pietrousky y que mejor el incógnito Capitán de navío Don Joaquín Bustamante, muerto gloriosamente en el sitio de Santiago de Cuba, mandando en tierra las columnas de desembarco de la Escuadra del Almirante Cervera. Lo original de este torpedo, es un ancla sujeta á un cable, de modo que sin sonar se arroja al mar de cualquier manera, después de haberlo graduado y el torpedo queda á la distancia que se quiere de la superficie del agua. Además queda unos quince minutos inerte, mediante una sustancia que se derrite en ese tiempo y que entorpeciendo los percutores permite manejar los torpedos con toda seguridad.

Voy á relataros una operación militar que se puede realizar con esta clase de torpedos la que dará idea exacta de su utilidad é importancia.

Figuráos que una Escuadra enemiga acaba de refugiarse en un puerto ó en una bahía de poca anchura y que tenemos torpedos Bustamante, los que se preparan en un buque colgándolos por la parte de afuera; y pasando por delante de la boca del puerto al abrigo del enemigo se van cortando las amarras, y como ellos al caer quedan automáticamente á la distancia de la superficie del agua que conviene, se encuentra la Escuadra encerrada por una barrera de difícil paso.

Operación semejante se puede hacer si se ve uno cercado por fuerzas superiores; sin perjuicio de luego llevarlos y recogerlos, pero hay que advertir que aunque estén dispuestos de un modo ingenioso, y teóricamente no haya peligro, esta operación es lo mismo que ir á hacerle cosquillas á una serpiente de cascabel.

Dejando, pues, todos los detalles como me he propuesto en el estudio del concepto general de toda la Marina, voy á discutir sobre el uso de estos torpedos, que es precisamente en lo que está más extraviada la opinión, sobre todo la de los seducidos por los apóstoles de lo barato.

A los torpedos fijos, les ocurre lo que á todo lo especial, y es que para su especialidad son irremplazables; pero que para lo demás sirven para muy poca cosa, y el quid está en saber si las circunstancias especiales son tantas que verdaderamente llegue la especialidad á valer la pena del ruido que mete.

La primera cosa que es preciso á un arma ó á un combatiente, es que se halle en el lugar de la batalla y como esto se debe suponer que es lo menos de 1.000 á 4.000 metros de las baterías, no hay en España ni un solo lugar de nuestras profundas costas donde á 1.000 metros se pueda fondear un torpedo.

El fondo, la marejada, la distancia, la enorme extensión que habría que cubrir, hacen que resulte totalmente imposible; y como dato, daré un presupuesto para la defensa con torpedos, de una gran bahía de la que fueron nuestras colonias, que aparte que se reconocía que sería inútil; que aun colocándolos no había garantía de que todo quedase en su puesto más que por dos ó tres días, el coste entre boyas, anclas y cables, poco menos que para dar la vuelta al mundo, inportaba más de cinco millones de duros, oro, ó sea, más de un millón de esterlinas, que fué lo que se presupuestó.

En la defensa de esas grandes ciudades,

colocadas en el fondo de grandes ríos ó ensenadas de la costa, realmente no tienen sustitución, pues allí pueden hallarse en el campo de batalla, para que el buque que avance se halle al mismo tiempo que con los torpedos con los proyectiles de las defensas, ó casi sin defensas, como ocurrió en Santiago de Cuba, en que salvo los dos baterías, y de ahí el gran papel que jugaron en la guerra de secesión americana, por la grandiosa elección del emplazamiento de sus ciudades, que por sí sola es una de las principales razones de su prosperidad. Un río caudaloso, es un puerto infinito, como el Hudson lo es para Nueva-York; una provisión de agua de que el hombre tanto necesita y una salida á sus inmundicias, sin lo que el tifus y sus congéneres diezman la raza, como nos sucede á nosotros, enemigos de la higiene con nuestros subsuelos envenenados; pues enhorabuena que vaya uno por los aires lanzado por un torpedo si uno los busca por afición ó por deber; pero nada más absurdo que dejarse morir en nuestras ciudades y en las que fundamos en el mundo entero, tan mal asentadas y sin los remedios higiénicos del día, de que carecen casi en absoluto.

Del mismo modo, un río, una ría como las nuestras hermosísimas del noroeste, es una situación higiénica militar admirable; que puede defenderse á pedradas y donde como veremos, es preciso un ataque continuo de mar y tierra, donde los torpedos pueden jugar un gran papel; y económico, para que no nos gruñan sus fabricantes y los que de ellos cobran las patentes de invención.

Ciertamente que en ciertos puertos sin cañones de 16 centímetros Hontoria de la Marina, los demás, poco menos que antidiluvianos, no pusieron un proyectil á mitad del alcance del enemigo, los torpedos impedirían que la Escuadra enemiga forzara el puerto; pero venimos á lo mismo y es que son las circunstancias las que determinan su empleo; y donde ellos tienen su lugar, su gran defensa son una compañía de infantería y alguna ametralladora para los botes, pues indefectiblemente serán siempre atacados por tierra para levantarlos, sobre lo que volveremos en las últimas sesiones. Pero cerrar algunos puertos de nuestras ciudades colocadas en el Mediterráneo con torpedos colocados de malleón á malleón, cuando si el enemigo quiere entrar sería siempre después de vencer, es de un género parecido al de colocar para su defensa baterías antiguas que equivalen unos y otros á querer alejar los acorazados tocando el acordeón.

Los torpedos representarían un gran papel, sin duda, el día que ocurriera una gran guerra en las naciones del Norte de Europa, cuyas populosas ciudades están en grandes estuarios y fiordos de sus accidentadas costas; lo mismo en los extensos bajo-fondos que rodean las costas alemanas; pero para España é Italia, por ejemplo, no hay solución con los torpedos baratos, y por eso Italia, que tanto juicio militar ha demostrado después de Lissa y Custoza, ha recurrido á los acorazados caros, que es lo más barato, como lo hubiera sido no ya para los que viven en la corte, sino para los que viven en Burgos y Valladolid, donde algunos Centros, hace no mucho, hicieron manifestaciones en que parece que no se enteraron que el 20 por 100 que pagan de sus valores, no se los impuso don Raimundo Villaverde cuando fué Ministro de Hacienda, sino un Almirante enemigo que para decir ¡paga! ni aun tuvo que tomarse la molestia de cruzar el mar que nos separaba (1).

Dejando los torpedos fijos, vamos á ocuparnos de los Siluros ó automóviles, que tanto ruido han metido por el mundo, los que vamos á presentar, según nuestra costumbre, ó al menos según nuestros deseos, con la mayor sencillez y á la altura de los menos versados en la materia.

Claro está, qué siendo el torpedo un

arma tan tremenda, y consistiendo la dificultad, como todo en la guerra, en aplicarlos al enemigo, se caía de su peso que había que buscar el medio de llegar á éste en buenas condiciones.

Primero se adoptó el sistema de colocar el torpedo en la punta de un botolón, y éste, á su vez, montado en la proa de una embarcación muy rápida, que lo eran entonces los torpederos que andaban de 13 á 14 millas.

Estas embarcaciones obtuvieron algunos éxitos en la guerra de secesión americana; y como, para que el éxito fuera efectivo había que llegar; y como el nombre del Comandante era conocido y no podía confundirse en el anónimo de una multitud, las circunstancias eran de aquellas de las que más comprometen al hombre para ir á buscar la muerte á todo evento; muerte que no es una ficción retórica, pues como con la arrancada venía á quedar el torpedero sobre el torpedo, raras veces dejaba de ir por el aire en compañía de su enemigo, con más el aditamento de la explosión de la caldera, cosas todas que si bien parecen muy naturales á los grandes estrategas de café, están fuera de las condiciones de la guerra regular; y por consiguiente, no son de las que se debe contar con ellas en circunstancias ordinarias; sin perjuicio que luego lo han hecho imposible los adelantos de la artillería de tiro rápido.

Ante estas dificultades, como es consiguiente, se pensó en lanzarlo; pero esto, á su vez, envolvía dos ó tres problemas de gran dificultad. La primera era que el torpedo marchase en la dirección que se le lanzaba, la segunda que fuese á cierta profundidad; pues lo que se buscaba eran los fondos de los buques; y por último que se aguantase en esa profundidad.

Lo primero se consiguió fácilmente, pero no así las dos últimas condiciones de lo que daré idea en conjunto, haciendo mención del torpedo Whitehead que ha causado una verdadera revolución en el arte naval y al que, como es consiguiente, no se ha llegado sino después de muchos ensayos y fracasos que no hay que relatarlos en una conferencia de esta índole, pues nos distraerían sin objeto.

El torpedo Whitehead se vendió á los Gobiernos á precio fabuloso, pues nosotros, que fuimos de los que lo compramos más barato, tuvimos que pagar 1.107.500 francos y claro está que en oro, por cien torpedos y el derecho nominal de construirlos; de modo que estos proyectiles baratos costaban solo de adquisición 2.215 duros en oro cada uno, precio que hoy pasa de 2.800 duros oro en los de 90 kilogramos con giroscopo.

No sería esto caro si efectivamente fuera la venta de la patente; pero como esto no quitaba que siguieran vendiéndola á todo el mundo, era un secreto muy original, puesto que los Oficiales de Marina todos lo sabíamos y á los demás no les importaba nada; lo que me quitaba que en todas partes se hiciera jurar bajo palabra á los Oficiales de Marina la inviolabilidad del secreto que ya entonces, como hoy, lo sabían hasta los fogoneros.

Vamos, pues, á los detalles. El torpedo Whitehead tiene la forma de un pez y se lanza al agua por medio de un tubo que hace el oficio de cañón, y que como es consiguiente se pone en dirección del enemigo, excepto en los provistos de giroscopo que puede hacerse sin apuntar el tubo. Dentro del torpedo va una máquina admirable, de aire comprimido, sistema Brothhood, que ya en los primeros desarrollaba una fuerza de 44 caballos en un espacio completamente reducido.

La fuerza para esta máquina se acumula en un gran depósito de aire comprimido á la considerable presión de 90 atmósferas, la que mediante una válvula de reducción trabajan solo á 30 en la maquina en cuestión. Conseguida así la impulsión, que ha ido creciendo hasta hoy, que se llega á dar 32 millas de velocidad á los torpedos, quedaba la cuestión de dirección, la que se ha conseguido mediante unos pequeños timones verticales, los que con tanteos y ti-

(1) Se presentaron dos torpedos fijos Mathiessen y Mac-Evoy del Museo Naval, sobre los que versan las explicaciones.

rando muchas veces el torpedo se ha llegado a conseguir un acierto realmente extraordinario.

Explicados estos detalles á grandes rasgos voy á hablar de la famosa cámara de profundidades, que es en lo que estriba el secreto y la importancia de este torpedo.

Esta cámara, como su nombre indica, tiene por objeto regular la profundidad á que ha de marchar el torpedo, y aunque su distribución es muy complicada, el fundamento es relativamente sencillo, pues consiste en hacer obrar como una fuerza el peso de la columna de agua que se quiere que vaya sobre el torpedo, para graduar esa misma profundidad; así, pues, por ejemplo, si se quiere que el torpedo vaya cinco metros bajo del agua, ó sean, 50 decímetros, tendrá una presión de 50 kilos sobre cada decímetro cuadrado, haciendo abstracción de la densidad del agua del mar, y por consiguiente esa fuerza obrando sobre el lado de un émbolo que en el otro lado tenga unos muelles perfectamente graduados de los usuales en las balanzas para medir pesos, claro es que podremos aprovechar esa fuerza si hay un aparato capaz de utilizarla.

Útil sería que yo detallara los complicadísimos mecanismos, tanto de la cámara propia de profundidades, como del modo como se consigue que estas fuerzas incipientes reciban del depósito de aire comprimido la necesaria para actuar con la energía indispensable, pues lejos de servir de ilustración haría perder el hilo del conjunto; así, pues, fijémosnos en que el aparato á que da movimiento la cámara de profundidades es un timón horizontal colocado, como es consiguiente, en la popa del torpedo, timón que, dada la velocidad á que éste marcha, si se inclina lo hace sumergir ó subir á la superficie, según su posición, y por consiguiente, con las diversas inclinaciones que toma, y como estas van respondiendo al peso que obra sobre la cámara de profundidades, lo mantiene á un mismo nivel debajo del agua durante su marcha.

Falta ahora el torpedo propiamente tal, pues á esto mejor le podríamos llamar el conductor del torpedo. En efecto, el explosivo va en la cabeza del torpedo, dividido en dos partes; una de algodón-pólvora humo, al 30 por 100, y entre paredes metálicas soldadas y completamente separado de todo contacto exterior; en condiciones completamente inofensivas mientras una explosión no provoque la de esta carga. En el interior va como carga detonante un tubo de algodón-pólvora seco, con su fulminato de mercurio, para que estalle ésta, al choque y con disposiciones minuciosas que por sí solas darían razón á unas cuantas sesiones, pero que, como decía antes, no hay que entrar en ellas, puesto que lo que queremos es apreciar el servicio del conjunto (1).

Describo brevemente el torpedo Whitehead, cuyo material en su mayoría es de acero, diré únicamente que nosotros tenemos el Schwartzkopf, alemán, cuyo principio es el mismo, pero el material es de bronce, y parte de él fosforoso, lo que es muy interesante, pues como los torpedos hay que guardarlos después de ensayarlos en varios lanzamientos, y por consiguiente, no se pueden desmontar sin volverse á lanzar y á regular, su entretenimiento se hace muy difícil por los efectos de oxidación del agua del mar, menores en el bronce que en el acero.

Todo esto puede hacer comprender á los amigos de lo barato cuán lejos están de la realidad, pues el entretenimiento de una máquina tan diminuta al par que de tanta fuerza que trabaja á la enorme presión de 450 libras; las máquinas para acumular aire, timbradas á más de 1.500 libras, los recipientes para contenerlo, ó sean los acumuladores para con ellos cargar el torpedo y hacer el disparo, los complicadísimos y delicados aparatos de la cámara de profundidades, etc., requieren tal entretenimiento, que si se cuentan los sueldos del personal, que tienen que ser operarios muy inteligentes, y oficiales y maquinistas instruídos al efecto, seguramente no bajarán á razón de 15 pesetas diarias por torpedo, y eso nosotros que tenemos montado este servicio en condiciones absurdas de economía, que no se realiza sino á costa de sacrificios del propio personal.

Dejando, pues, este campo, vamos á tratar de la utilización de los torpedos, que es nuestro objeto principal.

El torpedo hasta hace poco tenía un máximo alcance efectivo de 400 metros, aunque su alcance fuera algo mayor, pero en la guerra 400 metros frente á una batería vomitando hierro, se alargan de tal modo que es medida muy difícil de apreciar. Hoy ya se pueden tirar á 1.000 metros, y si bien á esa distancia ya es más fácil apreciar con exactitud lo que le separa á uno del enemigo, en cambio el menor desvío hará perder el blanco; y si éste se mueve, no digamos nada.

De todos modos, el tiro es muy eventual y como no puede menudarse como el de la artillería, las probabilidades de herir al enemigo son muy pequeñas y dejo su explicación para cuando me ocupe de los torpederos, que será dentro de un momento.

Los torpedos automóviles son disparados principalmente por los torpederos, sobre cuyos buques la novela y el romanticismo de los que no han de ir en ellos, ha soñado muchas veces que conviene esclarecer, pues no hay nada peor que recibir los desengaños de mano del enemigo.

La expresión de un torpedero, es un buque muy pequeño, para que no presente blanco al fuego enemigo y muy rápido para que el tiempo que esté bajo el fuego del contrario sea el menor posible. Pero el mar pone su límite á la pequeñez, puesto que desde ciertas dimensiones se hace el buque inmanejable; y como para esa gran velocidad se necesita gran máquina, que como hemos visto en la penúltima sesión pesa mucho, se necesita tonelaje para llevarla. Sea como fuere, se ha conseguido construir torpederos ya de alta mar dentro de las 150 toneladas, con cuyo reducido desplazamiento se ha colocado una máquina capaz de desarrollar 1.000 caballos ó más, si bien á costa de una reducción de metales pavorosa, dando ocho kilogramos ó menos en todo por caballo de vapor; y cómo el casco es delgadísimo y las ligaduras lo son más, resulta evidente que esos buques no son para estar constantemente en la mar, lo que está en contradicción con sus máquinas que necesitan trabajar mucho para estar seguros de que funcionarán en el momento necesario, y que los maquinistas las dominarán.

Ya tenemos el buque, y por cierto muy caro, y como en un ataque han de ir bastantes, resultan muy caros, excesivamente caros.

Falta el armamento de torpedos que van; ya en la proa, ya en tubos giratorios sobre cubierta; y además necesitan llevar una cantidad de cañones de tiro rápido para su defensa contra otros torpederos, botes y caza-torpederos, pues los torpedos son inútiles para éstos, ya que pasarían por debajo de ellos.

Son, pues, los torpederos arma completamente marítima y sin más objetivo que contra los buques enemigos, pues no tienen aplicación á ningún ataque terrestre; al contrario, su misión es inutilizar los buques que puedan. Llevar esto á cabo, pero el acercarse á éstos, es el constante y consabido problema de ponerle el cascabel al gato.

Necesita llegar á muy corta distancia, y si son vistos, lo seguro es que han de perecer antes de alcanzarla, pues esos buques tan delicados, cuyas cuatro quintas partes están ocupadas por las máquinas y calderas, y otra parte por los torpedos, casi no les queda nada que no sea grave, están en las condiciones de un hombre en que todo fuera corazón, que no podría recibir una ligera herida que no fuese mortal.

Todos sabemos que á la guerra se va con un tanto por ciento muy grande de favorables probabilidades, sean buques ó hombres; contando con que sólo hay un corto número de proyectiles que dan en el blanco, y que de éstos sólo un pequeño tanto por mil da en partes esencialmente vitales, contando siempre que en la guerra hay otro crecido tanto por cierto á la casualidad, puesto que si la providencia coge un proyectil y lo va pasando de escotilla en escotilla hasta llegar al centro de las calderas, ya no hay salvación, pues hay que reconocer que no se puede ir á la batalla sin correr riesgos. Pero en los torpedos y sus congéneres todo es vital, y de ahí la necesidad de esos ataques nocturnos que han vuelto el seso á mucha gente, mirándolo como un medio de agresión, cuando no lo es más que de defensa.

La cuestión de los ataques de noche tiene como primera dificultad la de encontrar al enemigo, siempre pequeño, en la mar y más difícil si está en movimiento; empresa no fácil cuando es necesario hallar los puertos que sobre no moverse están perfectamente señalados por sus faros; si bien con Escuadras numerosas y necesita de convoy la cuestión de ese movimiento, ya es cosa más difícil de lo que parece.

Para combatir á los torpederos, las Marinas del mundo han gastado muchos millones en buques, bajo la idea de aprovecharlos, de paso, para otros servicios. La teoría era buque chico para el que el torpedo es inofensivo, pues pasaría por debajo; pero algo mayor que el torpedo, para asegurar más andar, y más estabilidad de plataforma para la artillería.

En este terreno se han construído innumerables tipos de cañoneros-torpederos, como se denominan, pero en los que difícilmente se ha llegado á las 19 millas, cuando los propios torpederos pasaban de las 26 con relativa facilidad; y la cosa es clara, pues si se quería un grueso de costados como para aprovechar esos buques como guarda-costas ordinarios; el casco pesaba en términos que la máquina, no podía ser lo potente que era necesario para la velocidad que exigía la persecución de los torpederos, hasta que Inglaterra cortó el nudo gordiano, construyendo los famosos destroyers, ó caza torpederos bajo el sistema de *similibus curantur*: á un torpedero, otro mayor y más armado.

Son los destroyers ó caza torpederos, unos torpederos muy grandes de 200 á 400 y más toneladas, con la tremenda fuerza de

60 ó 7.000 caballos en su máquina y en las que enseguida se habla de las 30 millas; buques que aguantan la mar mucho mejor que los torpederos, bastante armados de artillería y con sólo dos tubos y cuatro torpedos como para aprovechar una eventualidad favorable, torpedos que no son su armamento sino la artillería.

Son los caza torpederos, sólo, única y exclusivamente contra los torpederos, y es un gran error ó una gran desgracia tenerlos que emplear en otra cosa, pues si aquellos son todo corazón, éstos son un corazón muy grande; no hay herida que reciban que no sea mortal, y como presentan mucho blanco y á la guerra no puede irse sin recibir alguna herida, aunque sea pequeña, son buques perdidísimos irremisiblemente si se les saca de su cometido. A tal extremo es esto como resultado de la experiencia, en la que por desgracia hemos sido nosotros campo de ejercicio, que se ha visto, que aunque poca, es necesaria alguna defensa para repetir mil veces que lo primero para combatir es vivir, y así ya en los últimos tipos se han resignado á una marcha de 25 ó 26 millas, con tal de dedicar á defensa el peso que así se ahorra en la máquina; bien claro, á la defensa, no al caso y contando que ese andar será verdad, mientras que los torpederos por poca mar que haya no podrán realizarla.

Estos buques, no sé ya si se clasificarán como baratos; pero sin la artillería ni los torpedos, es decir, sólo casco y máquina con todos sus accesorios, cuestan de dos millones á dos y medio de pesetas, ¡por supuesto en oro!

La misión de los caza-torpederos es la de los grandes guardias de los ejércitos, ó mejor, de extremas avanzadas, rodeando á la Escuadra á gran distancia para trabar combate con los torpederos antes que lleguen á tiro de torpedo, y sobre todo, para dar la voz de alarma. Una vez descubiertos, si los torpederos enemigos llegan á forzar la línea, no pueden perseguirlos sin temor á ser fusilados por los suyos, que no pueden distinguir amigos de enemigos, y al contrario, deben esperar á los torpederos su regreso, y entonces, pudiendo ya seguirlos de vuelta de afuera, influyen en la fuerza moral de éstos, que saben que tienen cortada su retirada, seguros de que muy pocos son los que han de pasar. Eran buques tan débiles los primeros caza-torpederos y de tanto blanco, que la pequeña artillería de los torpederos era contra ellos muy respetable, y de ahí la necesidad de darles alguna defensa contra los pequeños cañones de aquéllos, ya que no pueden tener la del poco blanco.

A pesar de ello, son los torpedos un arma terrible, pero en otro sentido, pues obligan á las tripulaciones de los buques grandes á una vigilancia absolutamente insostenible, sin abrumar de fatiga ó inutilizar todo el personal. Sostiene en los acorazados un estado nervioso durante las largas horas de la noche; todo el mundo en su sitio en espera del enemigo, que sólo se ha de presentar por tres ó cuatro minutos, tiempo suficiente para que descargue su mortal artefacto. Las máquinas necesitan estar listas para lanzarse instantáneamente á toda fuerza; cosa en general imposible, sobre todo, si se está parado, pues no hay medio de tener el vapor encendido sin consumirlo como dije en otra sesión; así que el gasto de carbón es muy grande y la fatiga en la máquina mucho mayor que en cubierta, tal que es mucho más fácil sostener las Escuadras en movimiento por la noche que con los fuegos rotativos en esas condiciones, no porque moviéndose se esté en mejores condiciones de defensa, sino porque parado, como no sea detrás de un obstáculo insuperable á los torpederos, no hay medio de contar con la máquina sin tenerla expuesta á las mayores averías.

En este sentido, es más temible un torpedero que se deja ver de lejos dando aviso de su existencia, que por el hecho del propio ataque, donde realmente no tiene otra probabilidad que caso de no ser visto.

En los últimos años, sin embargo, los torpederos han registrado algún éxito en su historia, pero si se analizan los hechos se verá que ha sido en guerras civiles y en la guerra de China, donde los enemigos conocían á palmo el terreno y las costumbres de sus adversarios, pues el que ataca no puede ir con más ó menos tanteos sobre la carta enemiga. Por este motivo, es del mayor interés que los torpederos defensivos conozcan la costa á palmos, y en eso los franceses, en ocasión en que su Marina no corría á su disolución, como hoy, han llevado su organización á un grado de espíritu práctico muy notable haciendo que los oficiales conozcan bien un solo trozo de su costa y creando un cuerpo de prácticos solo de torpederos y de un solo pedazo de costa muy corto, para que como los mismos pescadores, no haya roca, ni montón de arena que no les sirva de algo.

De ello se deduce la gran ventaja que ha tenido el ataque, cuando ha contado con una insurrección en el país; pues el enemigo ha dispuesto de gente práctica conocedora del terreno como los mismos que lo defienden.

Son, pues, los torpederos, un elemento

terrible contra las Escuadras, pero así y todo, escasamente representan la milésima parte de lo que los exige el vulgo, iniciado por los que los construyen, que no pierden medio ni ocasión de cantar en sí hemel la teoría de lo barato, cuando ningún torpedo terminado baja de un millón de pesetas, en oro, pues eso del metal blanco no reza con aquellos señores. Pero lo que es preciso decir con letras muy grandes y voz más clara, es que no son todo, como otro día veremos con los submarinos, que sólo no bastan para la defensa, aunque entorpezcan el ataque; pues además de otros mil recursos, si no espera uno otro enemigo, hasta alejarse por la noche y preparar una buena base de operaciones para que los torpederos defensivos pierdan el tiempo en inútiles correrías, é imponer el terror con ferocidad en la costa para hacerlos volver á puerto.

Claro es, como la luz del día, que ese fué un tipo creado por una nación de grandes Escuadras que defender, y como tal, para ella, muy oportuno y muy necesario; pero es, entre todos los tipos de buques modernos, el que tiene más limitado su campo de acción, que no es más que uno, cazar torpederos, servir de aviso por su gran marcha, pero sin meterse ni con los buques mercantes armados en guerra, pues, en todo otro cometido van á una segura destrucción, como si fueran de cristal, que no pudieran recibir un golpe sin hacerse añicos.

Falta tratar ahora del personal, que es punto interesante por demás, pues según un amigo y compañero que había andado por el Sahara, decía que el paso de un buque ordinario á un torpedero era como de desmontarse de un buen caballo para trotar en camello.

No hay hombre de mar en el mundo que á bordo de un torpedo ó de un destructor no pague su tributo á Neptuno y algunos á morir; al extremo que ha habido muchos accidentes á bordo de los torpederos que no han tenido otra causa que el mareo. Son esos buques de muy poca masa, de modo que reciben el impulso sólo de la máquina, al extremo que al parar ésta, se quedan parados en muy poco espacio, y cuando van en marcha, como el encuentro con la más pequeña ola constituye un choque, hace sobre el personal el efecto de un empuje por detrás y un golpe en mitad del vientre, que todos solemos llevar delante, capaces de descomponer una estatua de bronce. Hágase cada uno cargo de la posición de uno que vaya sobre el techo de un vagón de ferrocarril, azotado por el viento y la carbonilla de la locomotora; y agréguese á esa misma velocidad que en lugar de 60 á 80 caballos de las locomotoras, es el de una máquina de 7.000 demonios, pues con el tiro forzado sale el carbón en pedazos encendidos por la chimenea, el movimiento violento de esos buques, las rotaciones del mar que cruzan de parte á parte, y se tendrá una idea del por qué se dice que á bordo de un torpedo no debe ir nadie que tenga más de 40 años y que no sea gimnasta.

No crea el auditorio que los marinos no se marean, pues es un efecto puramente físico, y hay quien no se cura en la vida, aunque la mayoría lo domine, pero en aclaración de que esto no impide poner su nombre en la historia, haré saber á los que lo desconozcan que Nelson se mareaba horriblemente, que lo alegó como razón para no tomar una vez el mando de la Escuadra; debía inmortalizarse, y que Jervis, primer lord del Almirantazgo, le decía que no saliera á la mar en días de mal tiempo.

Pero aun acostumbrado y todo, y puesto que el mejor remedio es el trabajo y la responsabilidad, calcélese la enorme dificultad de trabajar, de batirse, de navegar de noche en esas condiciones; de manejar las máquinas y las calderas mientras el personal no se haga á esos buques. A los románticos de los grandes ataques nocturnos, en noche oscura y soplando duro, quisiera yo verlos á bordo de un torpedo, y que el miedo no les tumbara para que vieran...

No hará muchos años que el Almirantazgo inglés preguntó á un grupo de 40 ó 50 Comandantes de torpederos, después de unas grandes maniobras de verano, si se atreverían á llevar un ataque á la costa de Francia; y todos unánimes contestaron que únicamente después de tres meses de constantes salidas en todo tiempo se podría hacer, pues mientras tanto no se podría contar con el personal.

Y ocurre aquí un terrible dilema: en efecto, se declara la situación de alarma y hay que hacer salir á diario los torpederos, y se gasta carbón por miles de toneladas y la mitad vuelven con averías, ¡y quién es capaz de acallar á la prensa excitada por la opinión pública! ¡ó viceversa! Y conste que decimos la mitad de los torpederos, por prudencia, pues en las maniobras inglesas de 1902 los destroyers volvieron todos con averías, es decir, el doble de la mitad, porque no había más.

¿Y qué pasaría? Si hemos de mirar á lo pasado, que saldrían de primera intención á la mar y que buques y personal irían vendidos á la casualidad.

Algo menos ocurre en los caza-torpederos, pues son un poco mayores, pero allí se van, y el manejo de estos artefactos, que así se deben llamar más que barcos,

contra otros, lanzados á igual velocidad, sin luces y con todas las circunstancias que hemos relatado, es de un género tal que requiere una educación de raíz, un dominio grande sobre todo el mundo para sostener la disciplina bajo cualquier y una vez conseguido esto, hay muchos que al terminar unos sencillos ejercicios al llegar á tierra, pues á bordo sólo se come de hambre y aprovechar una palangana para quitarse el cubo de la cabeza, han visto con asombro que á pesar de haber sido broma la guerra, tenían blancos los cabellos.

No quiero cerrar esta sesión sin hablar de los *torpederos*, pequeños torpederos de 44 toneladas, con turbinas Parsons, de que hablé en la sección correspondiente y con el que se consiguió una velocidad de 42 millas, años 78 kilómetros; después se aplicó á dos caza-torpederos ingleses, el *Cobra* y *Viper*, el primero cortado en dos en la mar, ahogándose casi instantáneamente toda la tripulación, muestra patente de la extrema debilidad de esos cascos lo que ha dado lugar á multitud de pruebas, en que ha resultado que no podía partirse, y como se partió, me da ocasión á contar un hecho histórico que parece un cuento.

Errese una revista de inspección á bordo de un antiguo navío, y el Almirante quiso dar una lección á un jefe de pieza diciéndole cómo se cubía el cañón, sin cuidado de retroceso. Hizo el General todos los movimientos prescritos en la cartilla y puso el cabo para disparar desde el mismo costado de la pieza, pero antes preguntó si estaba cargado, á lo que contestaron por sí orden, Comandante, Segundo y Jefe de la batería, ¡no, señorito, señor! ¡no, señor!

Tira entonces S. E. y, ¡oh dolor! el cañón estaba cargado, le da en el vientre al retroceder, rueda la Autoridad por la cubierta y conflicto colosal.

Por supuesto, entre españoles, sumaría al canto. Se nombra un Juez especial que toma declaración á media Marina y procede con gran energía y rapidez. Llega el momento feliz, se presenta el Juez al latido del Almirante, y bien ¡qué!, pregunta S. E. ¿qué ha resultado?

—¡Excelentísimo señor!—dice el Juez con puntillito, ¡que no estaba cargado!

El Almirante se puso las manos en el vientre, que aun le dolía, exclamando: ¡Que no estaba cargado!

Queda, señores, estudiado en términos generales, lo que son los torpedos y los torpederos de la Marina, nueva arma, nueva complicación necesitada de un costísimo material y de un numeroso y caro personal, pues aquí exige barajas en que todos han de ser ases. Y entre los errores más grandes, más profundos y más absurdos de la opinión, es que esas armas son la salvación de los países pobres. Son esas armas caras, muy caras; y como su efecto es limitadísimo, para que fueran de alguna utilidad necesitarían ser en número tan fabuloso que no habría nación en el mundo capaz de sostener el gasto, sería el mismo destino que el que algunos sostienen de rodear la frontera de fortalezas inexpugnables, de modo que se crucen los fuegos de unos á otros de cabo Crous á Fuenterabia. Estas armas lo único que hacen es impedir ciertos ataques rápidos que antes se podían hacer en pocas horas, antes que pudieran acudir fuerzas superiores; y como tal, son las armas de los ricos y de los poderosos, que de este modo se han hecho absolutamente invulnerables á las potencias de segundo orden.

Demos por hecho que cuestan poco; ¡pues el que tenga más dinero tendrá un número tal que no llegará enemigo cerca de sus costas sin tropezar con alguno, mientras que el pobre tendrá media docena espárragos donde Dios le dé á entender.

¿Qué le importaría á una Escuadra tener que disponerse quince días en nuestra costa en operaciones preliminares preparatorias de un gran ataque? ¿Y quién es capaz de detenerse 48 horas sobre las costas de Alemania, levantando torpedos é inquietando por 125 torpederos, mientras su Escuadra acorazada pasa el canal de Kiel, á quien aquéllos torpedos y torpederos, precisamente dejan las manos libres? ¿Y de qué serviría todo ese armamento de torpedos y torpederos, si no hubiera Escuadra ó no estuviera invadido el territorio por el enemigo, de lo que ya hablaremos otro día?

Desengañarse: *beatus* quien tiene dinero, pues los que tienen muy poco, son los que más necesitan no dejarse embaucar; y deben concentrar su esfuerzo á lo principal, que son acorazados, no olvidando que el dinero del pobre se gasta dos veces, y que no es seguramente muy útil el auxiliar, cuando el número lo hace más caro que lo principal; y si falta éste, lo auxiliar es completamente inútil, pues es inútil el auxiliar sino hay á quien auxiliar, y que por consiguiente, son los pobres los que necesitan más juicio, más serenidad para dar á cada cosa su valor, que es precisamente lo contrario de lo que hacen.

Y dejaremos para la próxima sesión ocuparnos de los submarinos, á los que se la dedicaremos entera, pues son galápagos con muchas conchas, que es preciso levantar para verles bien la piel.

(1) Se presentará la cabeza de un torpedo Schwartzkopf.