

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVI

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931

Madrid, Miércoles 8 de Julio de 1914

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 13.981

DEBATES PARLAMENTARIOS

:: Sobre construcción de un crucero ::

Anoche quedó aprobado en el Congreso nominalmente por 109 votos contra 9 el proyecto de ley para construcción de un crucero de 5.000 a 6.000 toneladas.

No obstante representar este proyecto una transacción con el criterio intransigente de los enemigos de las construcciones navales, todavía fué ampliamente discutido por la oposición, especialmente por radicales y conjuncionistas, los cuales aprovecharon el momento para hacer constar su actitud resueltamente contraria á la construcción de la llamada segunda escuadra.

En la imposibilidad de publicar con la necesaria amplitud todos los discursos ayer pronunciados acerca de este asunto, reproducimos las manifestaciones hechas por el señor presidente del Consejo y por el ministro de Marina, en contestación á aquéllos.

El señor presidente del Consejo de ministros (Dato): Dos palabras, señores diputados, para recoger las que acaban de pronunciar los señores Villanueva, Alvarado y Salvatella, aunque las de este último señor diputado no he tenido el gusto de oírlos.

Todos conocen la gestación de este proyecto de ley. Había presentado el Gobierno un proyecto de ley de construcciones y bases navales, que esperaba fuese discutido antes de las vacaciones del verano; no ha podido esto realizarse, á causa de la prolongación de los debates políticos; y encontrándonos en la necesidad, que expuso ayer con gran claridad y precisión el señor ministro de Marina, de mantener la maestranza de El Ferrol á fin de que durante el verano no fuesen depedidos los operarios que la forman, hemos tratado de conciliar esta necesidad que afecta á miles de obreros con la necesidad nacional de utilizar el trabajo de esos operarios en beneficio del país. A este fin tuvo el honor de hablar con los representantes de las distintas oposiciones de la Cámara, exponiéndoles la necesidad del Gobierno y buscando en su patriotismo la manera de poder resolver el problema sin mengua de la opinión de nadie.

En efecto, si nos hubiéramos propuesto, como al principio pensamos hacerlo, la colocación de la quilla de un acorazado, los que no son partidarios de la construcción de esta clase de buques no hubieran podido asentir á los deseos y propósitos del Gobierno. Por eso aceptamos la fórmula indicada por el Sr. Villanueva de que se colocase la quilla de un buque que en toda ocasión, y sean cuales fueren las construcciones navales, ha de ser útil para la Marina española. Realmente no podíamos emprender la discusión del proyecto de escuadra en estas circunstancias, avanzada ya la estación del verano, sin que esto supusiera algo de coacción y de violencia sobre los señores diputados, que tienen necesidad de ausentarse de Madrid en esta época del año, y no con el propósito de suspender las sesiones de Cortes, sino con el muy diferente de no someter á ellas proyectos de ley que pudieran motivar largos debates, hemos buscado esta fórmula de transacción, representada por el proyecto que se discute.

Además, el Gobierno no ha de ocultarles que, si bien confía para la labor parlamentaria que ha de realizar en el apoyo de los señores diputados de la mayoría, desea tener constantemente con las oposiciones las mayores deferencias, las mayores consideraciones, los mayores respetos; y á este propósito del Gobierno responde el procurar soluciones que eviten por parte vuestra que sean utilizados y extremados los resortes reglamentarios. Queremos mantener relaciones cordiales con las distintas fracciones de la Cámara, y por eso, aunque no respondía á nuestras convicciones, hemos aceptado una fórmula que nos permite resolver el grave problema que afecta en El Ferrol á tantos obreros, y que nos obliga á aplazar hasta el otoño la discusión del proyecto de escuadra.

Por lo demás, Sr. Villanueva, el Gobierno con mucho gusto, accediendo al ruego de S. S., dará cuenta á las Cortes del uso que haga de la autorización que le concede el proyecto, una vez que sea convertido en ley. (Aplausos en la mayoría.)

El Sr. ministro de Marina (Miranda): Voy á contestar muy brevemente al Sr. Castrovido, porque estimo que no está en el espíritu de la Cámara prolongar más esta discusión; debate que, si hubiera yo de seguir en todas sus partes los razonamientos del Sr. Castrovido, nos llevaría á discutir el proyecto llamado de segunda escuadra.

No voy, por consiguiente, á ocuparme más que de su petición. Esta petición consiste en que este crucero se construya en La Carraca. Esto, Sr. Castrovido, no resuelve el problema

que nos proponemos resolver ahora, ni es posible, porque para construir ese crucero se necesitan elementos que en La Carraca no existen. Faltan en La Carraca, no solamente talleres de construcción, porque La Carraca, por virtud de la ley de 1908, está especializada exclusivamente para carenas, sino que hasta faltan gradas; no tenemos gradas en La Carraca para construir un buque de ese tonelaje. De modo que es absolutamente imposible acceder á lo que S. S. pide.

Realmente el problema que plantea el señor Castrovido respecto á La Carraca es el del sostenimiento de aquella base naval, y ese sostenimiento está perfectamente garantizado en el proyecto de segunda escuadra, porque en él se atienden todas las indicaciones que acaba de hacer el Sr. Castrovido, empezando por la limpieza de los caños, ya que nunca, que yo recuerde, se ha consignado una cantidad tan importante para la limpieza de los caños de La Carraca. Se han de limpiar los caños y se han de construir allí los talleres de artillería, que es todo lo que pide el Sr. Castrovido.

De lo demás creo que no sería oportuno ocuparme en esta ocasión. Cuando vayamos á la discusión del proyecto, tendré muchísimo gusto en hacerme cargo de todos los argumentos del Sr. Castrovido. (El Sr. Castrovido: Muchas gracias.)

El señor ministro de Marina (Miranda): La mayor parte de los argumentos que han constituido la tesis del discurso del Sr. Llorens se refieren á la política que hemos de seguir y que está comprendida por consiguiente en la discusión del proyecto de ley de la segunda escuadra. De modo que á eso me creo dispensado de contestar, por más que lo tendré en cuenta cuando ese proyecto se discuta.

En lo que se refiere al proyecto actual, me pide el Sr. Llorens detalles que en realidad no incumben á las Cortes y sí á los Centros consultivos de la Marina, que harán el estudio, por ejemplo, del espesor de las corazas, la manera de instalar los cañones, etc. Estas son cosas que deben estar reservadas á los Centros facultativos de la Armada. Así lo expresa el proyecto de ley.

Y no tengo más que decir.

El señor ministro de Marina (Miranda): El Gobierno atenderá á la Maestranza de Cartagena exactamente lo mismo que atiende á la de El Ferrol y por las mismas razones; porque la Maestranza de Cartagena se ha especializado en la construcción de torpederos, y allí han de construirse los sumergibles si las Cortes aprueban el proyecto. Se conservará, pues, ese elemento de trabajo. En este particular el Sr. Payá y Cartagena pueden estar tranquilos.

Respecto á las condiciones del barco, están absolutamente determinadas, porque no vamos á hacer una prueba, sino que hemos escogido un tipo de barco que está prestando servicio en varias Marinas, en Inglaterra, y en conexión muy inmediata con ella, en Alemania. Pudiera enseñar á S. S. las fotografías de barcos análogos.

Nada más.

El señor ministro de Marina (Miranda): El tipo de buque que propone el Sr. Maciá es muy conocido: es el *Penelope* de Inglaterra. (El Sr. Maciá: De la Casa Vickers.) Son características muy corrientes que conoce todo el mundo, y en Inglaterra las han adoptado para un tipo determinado. Pero tiene el buque que propone S. S. un inconveniente gravísimo, que hace completamente imposible su adopción, y es que está alimentado por petróleo.

En la actualidad, las naciones que no tienen petróleo en su territorio, ni tienen capitales grandes para constituir unos yacimientos artificiales, que podríamos llamar grandes acopios de ese combustible, que no pueden tampoco garantizar á sí mismas el servicio en tiempo de guerra y el aprovisionamiento desde los países productores, cometen una grandísima imprudencia construyendo buques alimentados por petróleo, porque en un momento determinado puede faltar ese combustible.

Será declarado contrabando de guerra en el momento en que ésta se declare. De modo que nos exponeríamos á tener nuestras fuerzas completamente inútiles en caso de guerra.

Pero ese tipo que ha presentado S. S. tiene cierta conexión con el que vamos á adoptar, porque este tipo es una modificación del tipo *Northampton*, por ejemplo, de los tipos *Cittis*, que son de carbón y petróleo y tienen más tonelaje. Han adoptado el petróleo por dos razones: una, porque obtienen una velocidad mayor con menor tonelaje; pero esa reducción de to-

nelaje no implica una reducción de precio, porque esos barcos tienen una mayor densidad, digámoslo así, de aparatos costosos, porque lo que vale principalmente en el barco son los aparatos. De modo que resulta una unidad de precio específico mucho mayor cuando se trata de petróleo que cuando se trata de carbón. Por consiguiente, no se obtiene en realidad una economía de gran importancia; mientras que por el contrario, nos exponemos, adoptando el petróleo, á los riesgos que he tenido el honor de expresar á S. S.

Ahora bien; el Sr. Maciá dice que si nosotros hemos escogido ya el tipo del buque, podríamos presentar sus características y consignarlas en la ley. En eso no estamos conformes.

Yo podría enseñar á S. S., por más que seguramente S. S. lo conoce, porque acabo de decir cuál es el tipo, el *Northampton* ó el *Birmingham*. Pero es necesario dejar á los Centros técnicos nuestros la facultad de modificar unas características en beneficio de otras; porque, como sabe muy bien S. S., el problema de la construcción de un barco, del trazado de un barco, es muy complejo; es necesario sacrificar unas condiciones á otras, en vista de los servicios que van á satisfacer.

De modo que si nosotros aquí consignáramos en la ley hasta el último detalle de este barco, nos ataríamos completamente las manos para poder satisfacer las verdaderas necesidades de nuestra Marina.

La artillería del "España,"

El día 30 del pasado Junio se verificaron en Ferrol las pruebas de artillería del *España*.

A estas pruebas, realizadas con éxito insuperable, asistieron en representación de la Marina, además de la Comisión inspectora de los trabajos, que preside el contralmirante señor Moreno Eliza, y de la que forma parte el comandante del buque, D. Juan de Carranza; el comandante general del apostadero, vicealmirante Sr. Barriere, y la Comisión de generales, jefes y oficiales de Artillería de la Armada presidida por el general D. Joaquín Gallardo, quien ostentaba la representación del ministro de Marina en estas pruebas.

En representación de las casas de garantía y de los constructores de los cañones de 30,5 cm. vinieron de Inglaterra Sir A. T. Dawson, director de artillería de la casa Vickers, y los Sres. Stuart, Bouverie, también de la casa Vickers, y Paynter por la casa Armstrong. Las fábricas nacionales de Trubia y Placencia, que han construido la artillería de calibres medio y pequeño del buque, estuvieron representadas, respectivamente, por el comandante Sr. Sánchez Seijas y el capitán Sr. Calonje.

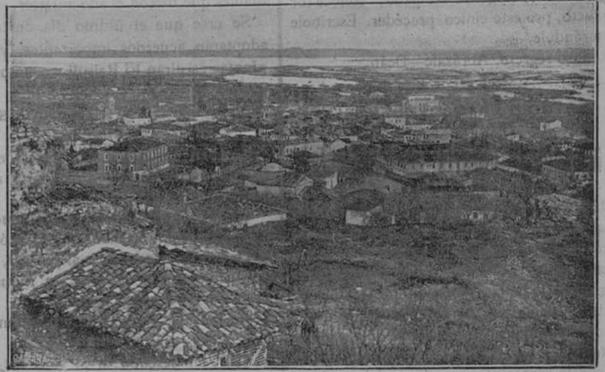
A las cinco en punto de la mañana, como estaba acordado, salió el buque del puerto con rumbo al Norte, seguido del cañonero *Hernán Cortés*.

Los primeros disparos los hizo con los cañones de 47 mm. montados en las torres de proa y popa. Seguidamente se hicieron dos disparos por pieza con diferentes ángulos de elevación y dirección con cada uno de los diez cañones de 101 mm. montados en la banda de estribor y un disparo por pieza en las mismas condiciones con los de igual calibre montados á babor.

Se procedió después á disparar aisladamente, y por los ángulos fijados en el programa, los ocho cañones de 30,5 centímetros montados en las cuatro torres que lleva el buque.

Finalmente se procedió á una prueba definitiva y extraordinaria, que no estaba estipulada en el contrato, prueba que algunas Marinas han desterrado para no someter á los buques á un esfuerzo tan enorme como el que supone conectar los circuitos de fuego de todos los cañones de gran calibre y todos los de calibre medio de una banda, y disparar á un tiempo toda la andanada. Así se hizo en el *España* con los ocho cañones de 30,5 centímetros de las cuatro torres y todos los cañones de 101 milímetros de babor, disparándolos eléctricamente por la máxima elevación que permiten los montajes. El resultado fué brillantísimo, funcionando todo sin el menor entorpecimiento, como había ocurrido con los demás puntos del programa.

En el tiro de andanada, que constituye la prueba más dura á que puede someterse un buque de esta clase, se demostró no solamente el perfecto funcionamiento de todo el material de artillería, sino también la solidez del buque y su perfecta construcción, cosa que no extrañarán los profanos en la materia cuando sepan que un solo disparo con los cañones de 30,5 centímetros del buque, hecho en las condicio-



Vista de Durazzo, capital de Albania, donde se intenta destronar al príncipe Guillermo por medio de la revolución.

nes en que se efectuó la andanada, representa la suficiente energía para elevar el buque en plena carga á una altura de ocho metros en un segundo.

El servicio de paños y de conducción y transbordo es tan rápido, que permite disparar cada cañón, próximamente, dos veces por minuto, lo que representa para los cañones de 30,5 centímetros poder lanzar una masa de acero de seis toneladas por minuto, con una velocidad de 914 metros por segundo.

Los cañones demostraron una vez más su gran resistencia y la de todos sus mecanismos. Los aparatos de cierre funcionaron con toda perfección y lo mismo los montajes, frenos y recuperadores, aparatos de entrar y sacar de batería y ascensores centrales y de cargar los cañones; en resumen, un éxito definitivo de que todos debemos felicitarnos.

TERMINO DE UN DEBATE

El discurso del ministro

Las breves frases del contralmirante Miranda, que ayer publicamos íntegras, sintetizan de un modo claro cuál es la situación verdadera en el asunto de las construcciones navales.

Unas Cámaras españolas decidieron hace seis años que convenía al país recobrar in poder marítimo eficaz dentro de los recursos disponibles, y en virtud de ese acuerdo se creó en El Ferrol una factoría y un núcleo de obreros que se han perfeccionado en los detalles de su oficio, aplicados á un ramo que se halla erizado de dificultades.

Los mismos elementos que en 1908 se oponían á que se construyese una escuadra siguen ahora en su labor negativa, aunque están ciertos de su esterilidad, puesto que ningún Parlamento ha de revocar lo que otro decidió en un asunto que afecta á la existencia de la Patria como nación independiente.

Dicha resolución, que fué tomada por los Poderes ejecutivo y legislativo, y que tiene derivaciones importantes en nuestra política exterior, subsiste y nos impone deberes que cumplir mientras no sea revocada por otro acuerdo de esos mismos Poderes en vista de un cambio de circunstancias que no aparece por ninguna parte.

Seguir las construcciones hasta alcanzar el número de barcos que nos permita ejercer la influencia que necesitamos en los mares de Europa y América, viene impuesto por una serie de consideraciones, que en dicha época se hicieron ante las Cámaras y que no parece necesario repetir todos los días.

Este argumento, que es la base del discurso que comentamos, no ha sido rebatido por nadie, ni lo será, porque tiene en sí mismo una fuerza incontrastable.

En tal situación, claro es que se imponía, ya que no haya sido posible discutir el proyecto, por lo que nadie ignora, que se arbitrasen recursos para evitar el cierre de la citada factoría naval.

Ver en esto un negocio es altamente pueril, pues la cantidad empleada no da margen para esas cosas; y si en todo hemos de buscar los manejos ilícitos, entonces la existencia no sería posible.

Si alguna vez apareciesen, con denunciarlos y castigarlos severamente estaba todo concluido; pero no se funde en tan bajos móviles la oposición á cosas indispensables según se ha reconocido por las entidades que pueden decidir en tales problemas.

España estuvo en su perfecto derecho de renunciar á su porvenir, resignándose para siempre á carecer de representación bélica en los mares; pero no lo hizo, con laudable previsión y hay que seguir paso á paso la senda entonces trazada.

Buscar el ahorro de unas pesetas encargando el buque á empresas extranjeras, es perfectamente risible. Millones y millones tiran á porriello todas las potencias navales por buscar los medios de que no salgan del país los recursos que emplean en sus elementos de combate.

Aquí se ha preparado todo en ese sentido, y ahora hay que sostener lo que representa el fruto de unos gastos y de un trabajo.

Y justificado todo esto con frases concisas, que apenas ocupan dos páginas del *Diario de las Sesiones*, el ministro puede sentirse tranquilo de haber llenado sus deberes y esperar que los hechos mismo impongan la continuación de esas obras en que se funda la futura independencia política y comercial de España.

El mitin liberal de Barcelona

Salpicaduras

Sr. Ruiz de Grijalba. (Aplausos en la mayoría.)

BARCELONA, 7.—Juventudes liberales Barcelona protestan sus declaraciones despectivas Prensa catalana, dudando su extraordinaria satisfacción fracaso mitin romanista en distrito donde es concejal Grané. Mantenemos «Romanones, no.»—*Holgado, Ros, Moret.*

Director *Tribuna, Vanguardia, Progreso, Correo Catalán, Diario de Barcelona, La Veu, Noticiero, Las Noticias, Publicidad.* BARCELONA.—Recibo telegrama firmado Holgado, Ros, Moret, protestando supuestas declaraciones contra Prensa catalana.

Rechazo semejante infundido, no existido jamás ni en palabras ni en intención, y niego á esos jóvenes pseudo liberales, cuyo grito de guerra «Romanones, no» coincide con el de los jóvenes mauristas Ossorio y Goicoechea, títulos ni representación para hablar nombre Juventudes liberales Barcelona, y aún menos para defender Prensa, á la que pertenezco yo, con honor para mí, desde mucho antes que ellos supieran redactar telegramas.

Fuó director *Alma Española, Ultima Hora y Patria*, fundador *La Tarde*, redactor jefe *La Mañana* y actualmente director *DIARIO DE LA MARINA*. Creo innecesario insistir fuertes lazos compañerismo únenme Prensa y periodistas.

Al propio tiempo me interesa conste que firmante telegrama Holgado, titulado presidente titulada Juventud liberal, correspondió cordial acogida dispensada última estancia en esta corte por Juventud liberal monárquica, enviando mitin teatro Español emisarios perturbar orden, después de haber solicitado por telegrama y obtenido respuesta satisfactoria nuestro concurso velada local social Juventud que preside, que no tuvo lugar, sin duda, por falta amplitud para tantos socios.

Como compañero en la Prensa, le saluda afectuosamente y agradece publicación este telegrama

Alfonso RUIZ DE GRIJALBA

Telegramas de protesta.

Sr. Ruiz de Grijalba.

Madrid. BARCELONA, 8.—Protestamos indignidad telefonemas titulados Juventudes. Ignorábamos existencia tales señores partido liberal. Junta Casino obrero liberal.—Carpinell.

Preparativos en Pontevedra. PONTEVEDRA, 7.—Mañana, á las once y media de la mañana, saldrá la infanta Isabel de Santiago, con dirección al balneario de La Toja.

Notas políticas

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Según nos manifestó el Sr. Dato, el Rey saldrá mañana para San Sebastián, acompañado del ministro de Marina, si, como es de creer, queda aprobado definitivamente el proyecto de barco auxiliar, para acompañar al Monarca en su excursión á Santander.

Respecto á la suspensión de las sesiones de Cortes dijimos el Sr. Dato que la clausura es ya inminente, aun cuando el Gobierno desea aprobar aún algún proyecto.

Hoy se discutirá en el Congreso el ferrocarril directo á Valencia, la condena condicional y el proyecto de ferrocarril de Tánger á Fez.

Habló después de la desbandada que ya se ha iniciado, y de la ausencia de varios jefes, y á esto repuso el Sr. Dato, sonriendo, que él no es más que jefe del Gobierno, pero no del partido.

Hablando después del alza del azúcar, habló también de la desgravación de ciertos artículos y de la supresión de los Consumos.

Y diciéndonos que en aquel momento se recibía el aviso telefónico de que la Mesa de las Cámaras llegaban á La Granja para poner á la firma regla algunas leyes, terminó nuestra entrevista con el presidente.

Hoy ha recibido el ministro de la Gobernación la visita de numerosos diputados de la mayoría para recomendarle varios asuntos locales antes de salir de vacaciones.

Respecto de la huelga de Valladolid, el ministro tenía mejores noticias. Según le comunica el gobernador civil, los obreros muestran prudentes y no se acercan á los talleres origen de la huelga.

También de Cádiz tenía mejores impresiones el Sr. Sánchez Guerra. El gobernador ha vuelto á Jerez y continúa sus gestiones cerca de patronos y obreros.

Algún compañero llamó la atención del mi-

nistro acerca del artículo que hoy publica El Parlamentario, y contestó el ministro que valiera más que no se hubiese publicado.

BOLSA DE MADRID

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 6, Día 7. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Bancos y sociedades, and Otros valores.

En la Cámara de los Comunes

La huelga del arsenal de Woolvich. LONDRES, 8.—Mr. Asquith ha dado en la Cámara de los Comunes su anunciada respuesta á la pregunta que ayer le fué dirigida acerca de la huelga de los obreros del arsenal de Woolvich.

Detenciones en Rusia

PARÍS, 8.—Los terroristas rusos detenidos ayer en Beaumont y encarcelados en Pontoise han declarado que se proponían cometer un atentado.

Las Cortes SENADO

Sesión del día 8 de Julio de 1914. Con regular concurrencia en los escaños se abre la sesión á las cuatro en punto de la tarde, presidida por el Sr. Santos Román.

El Sr. Maestre (D. Tomás) habla de los servicios marítimos en Marruecos. Dice que los buques, anteriormente, pagaban como derechos de entrada y salida en los puertos marroquíes ochenta céntimos de real, y ahora, por haber creado el gran visir un cargo de práctico de puertos, se pagan veinte céntimos más.

ORDEN DEL DÍA. Se pone á discusión el dictamen de la Comisión sobre el proyecto de ley concediendo los

beneficios del Montepío militar á los músicos mayores del Ejército. El conde de Esteban Collantes, como individuo de la Comisión, explica las razones por las que se ha retirado el mencionado dictamen.

CONGRESO

Sesión del día 8 de Julio de 1914. A las cuatro en punto ocupa su sitio el señor Aparicio, con regular concurrencia de diputados.

RUEGOS Y PREGUNTAS. El Sr. Hermida pide, en un extenso ruego, que se tenga en cuenta los intereses de Extremadura al concertarse el Tratado de Comercio con Portugal.

El Sr. Labra hace un ruego que no oímos. Vuelve el Sr. Maestre á hacer uso de la palabra para ocuparse de la provincia de Murcia, donde, dice, se desea la fundación de una Universidad.

De todas partes

Conversión del plomo en oro. El problema de la transmutación del plomo en oro, vanamente perseguido desde los tiempos de la Edad Media, se ha despejado especialmente por efecto del descubrimiento del radio.

terística, el radio, por ejemplo, desprende un gas, especie de vapor condensado, conocido con el nombre de «emancación», y que procurando por sí mismo á su pronta destrucción, como lo ha demostrado madame Curie, deja finalmente en su lugar helio, es decir, un metal diferente del originario.

Espectáculos para mañana

APOLLO.—(Opereta italiana).—El Conti di Lussenburgo. MAGIC PARK.—A las 9 (función entera), conciertos por la orquesta.—Academia de billar y tiro al blanco.—Numerosas atracciones.—«El juicio oral» y «El dichoso verano (gran éxito).»

Usad para escribir limpio la máquina "YOST",—No tiene cinta. Esparanza de mecanografía. - Exposición y venta. - 4, Barquillo, 4.

Páginas literarias. La ollita prodigiosa. Mantequillas y pan tierno. La cabra siempre tira al monte, la brújula al Septentrion, los ríos á los mares y los muchachuelos á los dulces de almíbar.

era un ramillete de bizcochos y merengues, mantequillas y pan tierno, para que los avispados trailecos se le pegaran como abejas, que no moscas.

las aguas cristalinas formaban en el tazón alabastro de la fuente? Verle los fugaces pececillos y surcar rápidamente la nacarada onda y abrir ávidos el hocico y tragarle los sopirritines, era lo mismo, hijitos, lo mismo.

mábase Fray Reinaldo de Orsaya, y que en nuestro convento de Nola servía á la religión en humilde oficio de cocinero.

