

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.820.

Redacción y Administración,

Madrid 26 de Octubre de 1903.

Calle de las Ventas, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

NAUFRAGIO

Abandono de nave.

Manifestación pública de reconocerse a sí mismo incapaz como gobernante, fué el discurso que el sábado último pronunció el Sr. Silvela en el Congreso de los Diputados.

Pero en su oración elegíaca no fueron todo humildades y modestias, pues la afirmación de que el pueblo español es refractario a constituirse con los elementos de cultura y defensa militar, que son imprescindibles para la vida de toda nación civilizada, salió de sus labios, á impulsos de satánica soberbia, para explicar un acto que por los momentos en que se realiza y por la forma en que se lleva á cabo, la Historia ha de juzgar bien severamente.

Pues se puede comparar su conducta á la del Capitán de un buque, que bajo su dirección, embarranca de mala manera en piedra y es, sin embargo, el primero en ponerse á salvo, alejándose de él en su canoa, no sin recriminar como causantes del incidente á los pasajeros que para nada se mezclaron en el gobierno de la nave, que por el contrario, se embarcaron confiados en que su pericia les conduciría salvos á puerto.

El Sr. Silvela quería establecer la defensa marítima y la Nación se ha opuesto, según él, á que prosperasen los planes en este sentido de su Gobierno. Pero Sr. Silvela, ¿quién sino el Sr. Maura con las exajeraciones é inexactitudes de una incesante campaña de grandilocuentes discursos fué el que contribuyó en primer término á formar un estado de opinión nacional adverso á la Marina, que tuvo por consecuencias que se lanzase á España en inverosímiles condiciones de inferioridad naval á una guerra absurda; y después de los desastres á que se arrastrase aún más esa hostilidad hacia los gastos marítimos?

Y sin embargo, el Sr. Silvela, después de haber estado al frente de la Marina y de haberse dado cuenta, como se la han ido dando cuantos Ministros civiles han desempeñado aquel cargo, del daño hecho por los detractores de la Marina, que la han juzgado con notoria injusticia y falta de fundamento, se alía al señor Maura, al más señalado de todos ellos para convencer al país de que debe hacerse Escuadra y exigirle para tal objetivo una cuantiosa suma.

Incongruencia de ese tamaño podrá tener explicación como componenda política entre los que dentro de ella viven, pero ante el país, ante la opinión pública que no analiza, la evolución de pensamiento, no puede hacerse con la rapidez y facilidad con que el Sr. Silvela cambia el suyo, por impresionable que sea, y en este país lo es mucho, la opinión pública tiene mucha más consistencia que el toronado intelecto y la débil voluntad del Sr. Silvela.

Como si esto no fuera bastante para desdicha de España en cuanto respecta al inmediato establecimiento de la defensa naval del país, que le es tan imprescindible y urgente, designa el señor Silvela para el gobierno de la Marina á quien, apasionado y delirante, comienza por ultrajar al personal de la Armada, agravando aún más en la opinión pública su desconocimiento y haciendo mayor el divorcio entre el país y la Marina.

¿Como es posible que la masa neutra de la Nación pudiera aceptar gastos enormes para la reconstitución del poder Naval, después de haberla preparado de esta manera en contra, los mismos gobernantes que trataban de imponérselos?

¿Y cómo tampoco que quienes de Marina entienden y la quieren grande y fuerte para la Patria, pudieran pasar por un proyecto alucinador pero sin verdadera consistencia, en el cual los Arsenales, elementos constitutivos de la defensa nacional, quedaban á merced de intereses extraños y explotadores en forma de un trust ó monopolio?

No; quien queriendo Marina, ha procedido en el Gobierno como si no la quisiera, ha sido el Sr. Silvela, valiéndose de hombres inhábiles é incapaces para plantear al país el problema naval; y lo mismo que en éste ha ocurrido en todos los demás de la existencia de la Nación, la cual, por instinto de vida no rechaza las soluciones eficaces, pero por la misma razón ha de resistir siempre, las que significan una tergiversación y un fracaso costoso en la manera de satisfacer apremiantes necesidades.

El Sr. Silvela ha embarrancado en piedra la nave del Estado español; esto es inconcuso; como también lo es que en tan difícil trance deja á otros la operación del salvamento; aunque no sin

hacer recaer responsabilidades hasta sobre los pasajeros, que son los inocentes y verdaderos víctimas de sus errores.

ECOS NAVALES

El explorador ártico Nansen.

El corresponsal del Figaro en Cristianía nos da cuenta de una interview con el célebre explorador ártico doctor Nansen, el cual goza de perfecta salud y prepara su segunda expedición al Polo Norte. El explorador dice que le atrae vivamente la idea de llegar al Polo, confiando que ha de lograr realizar este ideal que constituye la aspiración de toda su vida.

Rusia en el Golfo Pérsico.

Se están terminando en Cronstadt varios cañoneros, construídos expresamente para hacer servicio en el Golfo Pérsico. El primero de ellos el *Hevinetz* tan pronto haga pruebas será enviado á aquellas aguas.

Barco al garete.

El acorazado de segunda clase *Neptune* que figura en las listas navales de la marina inglesa, como para ser vendido, al ser remolcado en el puerto de Portsmouth se le partió el remolque, yéndose al garete chocando con el acorazado *Hero* y con un bergantín-escuela. Después de considerables esfuerzos se consiguió amarrar el *Neptune*.

Nuevo acorazado italiano.

Con la asistencia del Capitán general del Departamento de Nápoles, del Vicealmirante Gualterio, del Director de construcciones navales Frigerio y de la Oficialidad del Arsenal de Nápoles y Castellamare, se colocó la quilla del nuevo acorazado *Nápoles*: este buque será construído bajo la dirección del Ingeniero naval Ferrati y será botado al agua el año próximo, si el pedido de materiales no sufre retardo.

Escuadra italiana del Mediterráneo.

La Escuadra del Mediterráneo compuesta de los buques siguientes: *Sicilia*, *Rey Humberto*, *Saint Bon*, *Agordat*, *Sardagna*, *Garibaldi*, *Carlo Alberto*, *Emanuele Filiberto* y *Calafati*, ha abandonado el Golfo de Siracusa, dirigiéndose á Augusta para maniobrar en la costa de Sicilia.

POLÍTICA

UN CADAVER POLÍTICO

Por poco instinto de conservación que tenga la Mayoría parlamentaria es de creer que no picará el anzuelo que artatamente le ha echado el inclito D. Francisco Silvela y Deleuillouza.

El discurso de este señor ha producido efecto extraordinario, pero no por lo retórico, que no tiene pero, sino por lo florentino, que es en su clase de lo más malagueño y perchelero que darse puede.

Haciéndose justicia, como el falso apostol, ha ido á la representación nacional á confesarse, poniendo muy de relieve todas sus equivocaciones, errores, torpezas y debilidades, y después tiene la pretensión de que se ahorquen con él, no sólo la Mayoría y el Gobierno, sino el partido gobernante, el régimen y hasta el país.

Pretensión tan inusitada haría reír si los tiempos estuviesen para bromas; pero, ¡cómo se ha visto gallear tan desahogadamente á ningún fracasado, ni por qué han de correr su negra suerte los que no tienen la culpa de sus incomprensibles faltas!

Mientras el Sr. Silvela no salió de la segunda fila en que sus grandes talentos le hicieron brillar dignamente, no había lugar á exigirle esfuerzos superiores á su naturaleza política; pero desde que salió á plaza con pretensiones de primer espada, había que exigirle arte, condiciones y facultades de que desgraciadamente no ha podido dar pruebas.

El mismo lo reconoce, él mismo lo dice, y todo el mundo le da la razón; pero eso no autoriza á que cortándose en público la coleta, la arroje airado sobre la faz de sus banderilleros y peones, como si ellos pudiesen ser los responsables de sus fracasos y de sus errores.

La Mayoría parlamentaria, que por cortesía aplaudió al que había tenido los medios de conducirla al campo de la gloria y que no tuvo la fortuna de poder realizar sus sueños, procederá mal prestándose á hacer el juego del Sr. Silvela.

No es político ni propio de las circunstancias azarosas presentes, aumentar las tribulaciones nacionales, sino seguir con leal nobleza los buenos impulsos; y toda vez que el Sr. Silvela, en vez de despedirse ofusivamente, estrechando la mano de sus compañeros de glorias y fatigas, ha tenido el mal acuerdo de irse volando la Santa Bárbara y clavando el puñal ó la daga en el corazón de su partido; lo prudente, lo patriótico, lo verdaderamente grande es curarse la herida y dejarlo ir sereno y fríamente.

El Sr. Silvela ha acabado mal y sería impropio de un partido de gobierno, seguir las huellas trazadas por el despocho, la ingratitude y la impotencia.

El Sr. Silvela es un cadáver político en plena descomposición, que está reclamando la sepultura, y lo cristiano es enterrarlo. Cúmplase este piadoso deber... y no se interrumpa por eso el curso de la Historia de España.

Estación de torpederos en Francia.

M. Tissier, jefe del Gabinete particular del Ministro de Marina francés, ha girado estos días una visita de inspección en las costas del Charente inferior para estudiar los medios de multiplicar los puntos de apoyo de la Escuadra francesa de defensa de costas.

Con tal objeto ha explorado el estuario del Gironda, luego las costas hasta la isla de Oleron para encontrar un abrigo suficiente para el establecimiento de una estación de torpederos para defender la entrada del Gironda.

La situación del puerto de Morlaigne ha llamado la atención de M. Tissier, pues parece que llena cumplidamente todas las condiciones de seguridad al indicado objeto.

PEDESTALES

La fiera parlamentaria.

La facilidad y lucimiento con que el popular rey del valor, sube y baja de su pedestal ante los animales de cuatro orejas y de cuatro yemas, está produciendo verdadera admiración y envidia entre las más caracterizadas personas, de las llamadas injustamente, clases directoras.

En sus comienzos, el hoy célebre don Tancredo, sólo practicaba una vez por corrida su arriesgado ejercicio; él era el único en el mundo que tenía el valor temerario de exponerse á los resplandores de los investigadores del toro que le cabía en suerte.

Pero ahora, cuando ya se le ha visto la punta al ejercicio, lueven por doquier monarcas del valor, y tiene el auténtico muchos competidores, que le obligan á repetir la suerte para poder sostener su legítima autoridad y fama en el pedestal famoso y el hombre haciendo de tripas corazón, en una sola corrida se cruzó dos veces de brazos en la espera de la decisión del vencedor.

No por que se prodigue más, tiene menor mérito su arriesgado ejercicio y es lástima que los supraindicados personajes no tomen ejemplo de este buen D. Tancredo, sosteniéndose firmes en sus pedestales políticos y parlamentarios, y aguantando impávidos, serenos y frescos, los perfidos resplandores de la fiera.

Acaso no lo hagan considerando lo frágil y deleznable de sus pedestales públicos, y quien sabe, si no obstante ser de imitación el del verdadero D. Tancredo y hecho de frágil tabla, resulta sin embargo, más positivo y sólido que el de que se sirven para hacer pintos en la escena ó en el ruedo político, los precitados señores.

Sea como quiera, el ejemplo que tan frecuente y repetidamente está dando el verdadero y legítimo rey del valor, de serenidad, sangre fría y aplomo es digno de imitación y del mayor aplauso; y quizá, si a saberlo se está labrando el bueno de D. Tancredo, un pedestal más firme y duradero que el que la ajetada *coz populi*, ha formado á las falsas direcciones públicas.

Si á D. Tancredo I, le diese la tontería por ofrecerse al pueblo soberano, como redentor de todos sus males, quién duda que las masas inconscientes le auparian, é irían á parar á sus manos pecadoras, es un decir, las riendas de la gobernación pública y tendrían ocasión de lucirse y demostrar su excepcional mérito, para afrontar impávidos las más difíciles situaciones.

Ahora que está hecha un herradero la plaza parlamentaria, que algunos llaman hemisferio y otros, ¡si menos, consideran como el augusto templo de las leyes, sería la ocasión más indicada y propicia para que el rey del valor hiciera en tal sentido una tentativa, ó sease, una hombreada, y acaso lograría él y lograría el país resolver de una vez para siempre, la espartibla serie de graves é importantes y trascendentales problemas que en la esfera constitucional hay plantados.

Mayor riesgo y peligro que el que ahora corre exponiendo el cuero á las afiladas puntas de los morochos no había de correr, y en definitiva, si le cogía el toro tal día hizo un año, que no se hubiese metido á redentor; pero no es de esperar tan negra suerte, y lo más probable sería que la fiera parlamentaria, á imitación de su similar y congénere la de desecho de tiento, se limitase á olisquearle los talones y pasar de largo dejando disfrutar en paz y en gracia de Dios del fruto de sus intrepidesces y frescuras.

Abel Imart.

CUESTIONES OBRERAS

Uno de los compromisos más solemnes del Gobierno actual, es el de resolver con imparcialidad y justicia los conflictos entre patronos y obreros; y nadie olvidará las declaraciones rotundas y categóricas hechas por el actual jefe del Gobierno en su discurso inaugural como Presidente de la Academia de Jurisprudencia.

Entre los patronos y obreros de Bilbao, hay planteado ahora un conflicto que obliga á los Poderes públicos á proceder serena é imparcialmente, sin inclinar la balanza del lado del caciquismo, teniendo en el fiel de lo razonable y de lo justo.

¿Qué piden los obreros? Según referencias autorizadas, fáciles de comprobar, no piden, ni rebaja de horas de trabajo ni aumento de salario, y aun cuando si existieran, esas pretensiones estarían, de seguro justificadas, por ahora no existen. Los obreros mineros bilbaínos sólo piden que el importe de sus salarios se les abone semanalmente, y no por meses, como se está haciendo; y al mismo tiempo, que no se les obligue á utilizar las barracas y cantinas establecidas para su servicio, y en las cuales se les explota inicuaemente.

Para conseguir su pretensión, que ha sido rechazada por los patronos, los obreros han apelado á la huelga pacífica. Los patronos son dueños de su capital y los obreros son dueños de su trabajo.

Hasta ahora, no se ha alterado el orden público, porque los obreros, en actitud pacífica, se limitan á mantener solidariamente su actitud de resistencia pasiva, negándose á trabajar si no se accede á sus demandas.

Parece natural que mientras no se altere la tranquilidad pública, las autoridades se

muestran neutrales en este pleito. Otra cosa sería demostrar una parcialidad injustificada. Los patronos harán mal en sostener la explotación de las cantinas y de los barracones, y los obreros obrarán perfectamente bien manteniendo su libertad á surtir de los artículos de consumo donde mejor les convenga.

Será un mal grave que la huelga se prolongue, pero mientras tenga carácter pacífico, los Poderes públicos deben abstenerse de intervenir en pro ni en contra de las partes litigantes.

El trabajo es la única propiedad del obrero, y merece respeto y consideración. Estos problemas suelen complicarse por no apreciárselos en sus comienzos dentro de sus verdaderos términos, y es hora ya de que la justicia brille y se determine en acciones nobles y generosas que impidan á los patronos ser víctimas de las exigencias inmotivadas de éstos, al mismo tiempo, no ser víctimas de la codicia y de la crueldad de los patronos, cuya ambición insaciable llega hasta el bochornoso extremo de explotar al trabajador como si fuese una bestia de carga.

REFLEXIONEMOS

La prensa nos ha traído estos días la noticia del abordaje ocurrido en Finisterre, entre dos grandes acorazados ingleses de 15.000 toneladas, el *Prince George* y el *Hambal*, que como se sabe, realizaban evoluciones de noche en aquel sitio.

A consecuencia del accidente, de importancia siempre, tratándose de moles de ese porte, ha sido preciso que los buques vayan en busca de dique y recursos al puerto más próximo, —Ferrol,—pues al *Prince George* se le abrió una ría de agua de consideración, que lo imposibilitaba de todo punto para la navegación. Pero al llegar á Ferrol, se ha visto que el dique de la Campana, único moderno que existe, no tiene capacidad suficiente para admitir en él al buque, y por consiguiente han tenido que vararlo en una playa del puerto, permaneciendo la Escuadra en él hasta que se le hagan las reparaciones más indispensables, que le permitan ir á componer, definitivamente á Inglaterra.

Hace ya algunos años, ocurrió otro grave percance al *Hows*, acorazado de igual nacionalidad, y á duras penas pudieron valerse, en el mismo puerto del Ferrol, para prestarle los auxilios necesarios, con el dique y los recursos existentes.

Entonces, se puso ya bien de manifiesto lo insuficiente que iba siendo el dique nuestro para las necesidades de una flota moderna y los pobres recursos de que disponíamos para accidentes de este género, en un puerto como el Ferrol que pasa por ser—y lo es en efecto,—el mejor abastecedor entre los tres que tenemos con Arsenal y pretensiones de servir como puertos militares de reparación y abastecimiento.

Desde el accidente del *Hows* acá han transcurrido once años, y en este lapso de tiempo, lejos de mejorarse los pobrísimos servicios de Arsenales que entonces poseíamos, han llegado á desaparecer, casi por completo, efecto de la penuria en que ha vivido la Marina, sin recursos ni presupuestos para atender á lo más indispensable de su vida.

Ferrol ha estado hasta hace muy poco sin remodelador capaz de salir fuera de puerto con alguna mar, de suerte que en cualquier servicio de este género que hubiéramos tenido que prestar, como auxilio, nos hubiera puesto en la vergüenza de confesar nuestra impotencia á la faz del orbe, concluyendo por confiar á pobres pescadores que ejecutasen, con riesgo de su vida y de sus embarcaciones, lo que el Estado no podía hacer por abandono, si es que queríamos ahorrarlos el doloroso trance de dejar á merced de los elementos á naufragos que en la angustia de su situación llamaban á las puertas de un puerto, considerado de primer orden por sus condiciones y recursos presumibles, en demanda de los poderosos auxilios que en estos casos pueden prestar todas las naciones civilizadas.

Hoy mismo es, y en los demás Arsenales sucede lo propio, careciéndose absolutamente en los tres, de los medios precisos para abastecer de agua y carbón á los buques. ¡Cuando ambos elementos constituyen, en el día, la esencia de su vida!

Sin albigos, sin depósitos, con media docena de malas chalanas para el carbón y no contando tan siquiera con espuelas ni sacos para hacerlo. ¡Cuántos días tardaría un buque, tipo *Carlos V*, para rellenar sus carboneras, en cualquiera de nuestros Arsenales!... Seguramente 10 ó 12 días, que en la guerra moderna puede ser la duración de una campaña.

¿Qué auxilios podemos prestar á un aliado, hoy que tan de moda está hablar de alianzas?... Bien claro lo dicen los accidentes del *Hows* y del *Prince George*. Ninguno. Ni siquiera los usuales que en plena paz presta á sus semejantes toda nación medianamente organizada. Y siendo así: ¡cómo queremos valer ni pesar en algo? No podemos dar ya ni el uso de nuestra situación geográfica ni de nuestras magníficas posiciones estratégicas, porque todas ellas están desmanteladas.

Para evitarnos espectáculos como el que presentará hoy el puerto de Ferrol, con el *Prince George* varado en una playa por falta de recursos, necesitamos en primer lugar diques y después que nuestros tres Arsenales cuenten, efectivamente, con los recursos precisos que justifican el nombre. En la cuestión de diques queda todavía bastante por hacer, pues en Ferrol no se ha hecho nada, en Cartagena se carece de

picaderos para el construído reciente—ente y en la Carraca se está pendiente de la conclusión del que hay en obra, al que falta no poco para poder ser utilizado.

En cuanto á los recursos de abastecimiento y auxilio, de eso, carecemos en absoluto precisando adquirir todo casi por completo.

Prescindiendo de lo que sobre esto aconsejan las razones militares y estratégicas encaminadas á la conservación y seguridad del territorio, tiene el asunto otro punto de vista que conviene examinar.

España podía no tener Marina quedando expuesta á los ataques que le vengan del mar; en esto, el país y sus representantes habrían de decidir, pudiendo desearse por decoro de la Patria y de las Corporaciones encargadas de estos servicios que lo decidieran cuanto antes para que cese el estado actual de cosas de todo punto insostenible, pero aunque se decidiera prescindir de los servicios de Marina, la Nación no puede prescindir de lo que exige su representación nacional, y así como se pagan Embajadores y policía, se subvencionan ferrocarriles y se costean otros muchos servicios que suponen no poco dinero pero que son indispensables á propios y extraños, de la misma manera no puede prescindirse de tener habilitados los puertos y que en los sitios que diga tener un Arsenal, le tenga efectivamente, con sus repuestos y todo lo necesario.

Este servicio es del todo independiente y tan importante como los demás; no se puede suplir con nada, y así como nos consideráramos en atraso grandísimo teniendo que viajar en galera, igualmente á las necesidades propias de la vida naval moderna, en el sentido militar y comercial.

De hacer lo contrario, vale más borrar en absoluto el nombre de Arsenal y de puertos militares, que ahora sostenemos, diciendo francamente nuestra situación, á fin de evitar que la gran España de Carlos V y Felipe II, ya que por desgracia no conserva hoy su grandeza, al menos guarde su seriedad y no aparezca ante los ojos de los demás países como una nación descaudada que contempla indiferente bochornos como el que debe causarnos la falta de auxilio que en un Arsenal puede prestarse actualmente al *Prince George*, observando con esta mala conducta impropia de un país eminentemente civilizado.

Brown.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

II

La expedición de Siracusa fué la más lujosa que emprendieron los griegos, encerrados, por lo demás, en el mar Jonio y en Egeo, donde, atendida la abundancia de radas y de puertos, las expediciones se reducían á pequeños tránsitos. La Grécia producía poca madera, y desde los bosques de la Arcadia y de la Acarnania era difícil llevarla á orillas del mar. Debiendo, por lo tanto, comprarla en la Tracia ó en otros países extranjeros; solamente las ciudades ricas se hallaban en el caso de efectuarlo. Los ciudadanos no estaban obligados al servicio marítimo, como al terrestre, y así era necesario tripular los buques con esclavos ó con gentes mercenarias, lo que significaba otro gasto más (siempre las pasetas, como dice el ilustrado marino señor Concas).

En las dos más notables batallas marítimas, la de Artemisio y la de Salamina, la victoria de los griegos se debió menos á las hábiles maniobras de la escuadra que á la elección del punto.

En la primera, Temístocles indujo al General Euríades á situarse en la estrecha embocadura del Canal de Eubea. En Salamina, se colocó en el golfo Saronico, entre la isla de Salamina y el Atica, en línea cerrada, esperando al enemigo.

En las batallas de la guerra del Peloponeso toda la táctica de los griegos consistió en dos evoluciones: rodear al enemigo ó romper la línea; los atenienses conocían también el ataque de flanco para romper los remos.

Los romanos tenían soldados especiales de marina llamados *epibati*.

Se cuenta que antes de Nerón formaban compañías aisladas y se les igualaba á los remeros, se ponía en libertad á cierto número de esclavos, como hizo Augusto, según refiere Suetonio, y para darles más consideración se ordenaban en cuerpo de Legión.

La gente de mar vestía tejidos de pelo de cabra, para que no les penetrase el agua; y refiere Varron en su libro *De re rústica*, que por las noches ó cuando llovía, los remeros se ponían á cubierto debajo de unas pieles que se extendían sobre los buques.

Como debían estar sentados en los bancos y remar sin embarazarse los unos á los otros, era preciso habituarlos con un largo ejercicio. La flauta regulaba sus movimientos muchas veces.

Cuando una Escuadra salía de un puerto cada división que se conocía por un nombre particular, se alejaba según el puesto que se había señalado. Precedían los buques ligeros á alguna distancia llamados *precursorii*, seguían después los *prophylactorii* que formaban la escuadra de vanguardia, iban en las alas y los *tabellarii* desempeñaban el papel de nuestros avisos, ó recorriendo la línea para llevar despachos del general y anunciar la llegada de la escuadra.

El bajel almirante *Navis pretoria* se distinguía de día por el color de las velas, tenidas de púrpuras y de noche por un farol. En cuanto se avistaba la escuadra one-

miga, el General mandaba amainar las velas, quitar los pulos y sacar todos los remos, pues consistiendo la táctica en herir al enemigo con golpes de espón, era necesario que los remos dieran al buque suficiente impulso.

La batalla se disponía en orden de frente ó en línea curva formando arco, ó en dos líneas en ángulo agudo, cuyo vértice era el barco mayor de todos; á veces por las circunstancias ó por la habilidad del general se variaban estas órdenes.

Uno de los preceptos principales de la táctica naval antigua era que se formara la línea de mar adentro para poder ir empujando al enemigo contra las orillas.

Observados los augurios y después de hechos los sacrificios se empezaba el combate, y la señal de la pelea se daba por medio de una bandera ó de un escudo colocado sobre la Capitanía; había otras señales para dar las órdenes generales durante la acción.

Diodoro de Sicilia, hablando de la última batalla de los atenienses en el puerto de Salamina, dice que la multitud de los dardos lanzados impedía ver las señales.

Conocían también los antiguos las naves incendiarias; Vitruvio trata de los *mal coti*, que cargados de faginas con pez y azufre, iban dirigidos contra los buques, á que se quería prender fuego.

Además de las flechas incendiarias, se usó á veces de otro proyectil para quemar las naves y al cual los Rodios debieron en dos ocasiones la victoria.

El rostro ó espón era el arma principal en los buques de guerra y servía para chocar con fuerza contra el barco enemigo y hacerlo pedazos.

Solía introducirse tan adentro en el costado de las naves que había dificultad luego en extraerlo.

Polibio refiere que el bajel de diez órdenes de remos del Rey Felipe herido bajo los bancos por una trirreme, quedó suspendido del espón de esta y fué apreadado.

Sin embargo, en tales casos, el peligro era casi siempre igual para los dos buques; y á fin de evitarlo se colocaban en la proa á ambos lados del rostro codastes salientes como él, pero menos largos de suerte que amortiguaran el golpe é impedían al espón penetrar más de lo necesario para que el agua entrara en el barco herido.

Las torres se disponían sobre la proa en el sitio llamado *Shalasmus* y á veces también detrás, se elevaban en el momento de servirse de ellas y luego se demolían, pero más tarde se pusieron estables como en las galeras más modernas que eran, menos grandes y á las que los franceses llamaban *rambade*.

Vegecio nos dice la clase de armas que se usaron en el mar y como se servían de ellas: «Se requieren máquinas, dice, como para combatir desde lo alto de las murallas y las torres. El primer cuidado es cubrir á los soldados con yelmos y corazas, pues á ninguno parecerán demasiado pesadas las armas, combatiendo sin moverse».

«Los escudos han de ser más fuertes que los ordinarios y más anchos, para proteger el cuerpo contra las hoces, los anclotes y otras armas marítimas. Se arrojan alternativamente dardos, flechas, piedras, con fustibales, cata, vultas, balistas y escorpiones».

«Terrible ó, sea ver á los más intrépidos abordar el buque enemigo, echar puntos de comun acción y lanzarse sobre ellos para combatir más cerca y cuerpo á cuerpo».

«En los buques mejores se elevan torres con parapetos para poder desde allí, como desde una almena, ha rir más fácilmente y destruir al enemigo».

«Lanza al bajel atad, flechas rodeadas de estopa, empapadas en una mezcla de azufre, betún y aceite; antes de arrojárselas se les aplica fuego, y de este modo lo comunican á los costados del buque, que tienen dado un baño de cera, pez y resina».

«Estas armas podían añadirse otras, según las circunstancias, como fueron el *delphin* de los griegos y el cuervo de los romanos».

Imitando á los liburnios, corsarios de la Dalmacia, los romanos llamaron *liburnias* á ciertas galeras de una sola fila de remos, preferidas en el Reglamento Naval expedido por Augusto, porque en la batalla de Actio, la única naval que ha decidido el destino de un Imperio, se había encontrado bien servido por ellas; mientras que Antonio, fué derrotado á causa de sus naves demasiado grandes y pesadas».

«Apiano nos dice que los litrios se valían de tales barcos para recorrer el mar Jónico».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

«Los romanos les ponían solo setenta y dos remos».

remos, de suerte que podían llevar á bordo hasta ciento ochenta guerreros».

«Corredores, ó *Dromoni* se llamaban ciertas especies de birames y triremes que llevaban desde ciento hasta doscientos cuarenta remos, y pocos soldados, tomando aquellos las armas también en caso necesario».

Las naves con que los atenienses vencieron en Salamina, no tenían sino cuatro armeros y catorce soldados pesados cada una. Las quinqueremes de los romanos en la batalla de Ecnomo contenían trescientos remeros y ciento veinte soldados; pero por lo común éstos no eran más que una quinta parte ó una cuarta.

El grande arte del piloto consistía en dirigir el buque de modo que pasara junto á los costados del bajel enemigo y bastante cerca para romperle todos los remos.

Seguramente todas las explicaciones sobre la Marina de los antiguos resultarán pesadas; pero no se puede sin incurrir en anacronismos, prescindir de ellas al hacer la historia de la Marina de guerra, pasaremos pues, lo más ligeramente posible sobre esto, por más que es muy esencial para venir á pasar á la del día, el conocimiento de la táctica antigua, de cuyos principios ha tomado bastante la moderna.

Manuel Diaz y Rodriguez.

Madrid 25 de Octubre de 1906.

PROBLEMAS MARÍTIMOS

Decadencia de la Marina francesa.

En una conferencia dada recientemente por M. A. Lebon en la Sociedad de Geografía Comercial, ha expuesto en tesis general las causas que á su juicio han determinado la actual y profunda crisis que atraviesa la Marina mercante francesa.

Una de dichas causas, de orden general, es la sustitución del hombre por la máquina en la producción industrial. Esa transformación, haciendo inútil la personalidad, el talento de invención, la imaginación creadora que aseguraba no hace mucho tiempo la preponderancia universal de los obreros, ha iniciado el período de decadencia que se está experimentando.

En un orden más especial M. Lebon demuestra los perjuicios que resultan para la Marina francesa del sistema de primas y subvenciones, que á primera vista parece debe favorecer su desenvolvimiento.

Esas primas, en efecto, no pueden ser percibidas más que por buques de construcción francesa; pero esta construcción cuesta 35 ó 40 por 100 más que en el extranjero y el francés necesita atender á los intereses de un capital muy superior al que representa el barco extranjero.

Este gravamen inicial repercute en el presupuesto de la explotación anual y aumenta con los gastos de entretenimiento y reparaciones, más caras en Francia que en el extranjero, en iguales proporciones que los gastos de construcción.

La obligación de reclutar el personal en los inscriptos, grava todavía á los armadores franceses en un 25 á 30 por 100 más que á sus competidores extranjeros, sin asegurárselas las garantías que desde los tiempos de Colbert sometían al inscripto que rompía sus compromisos á las mismas leyes que comprendían á los desertores.

Esos gravámenes se hacen ahora todavía más penosos y difíciles de soportar, por la disminución siempre creciente de los precios de transporte. El autor evalúa éste en un 80 por 100 durante los últimos treinta años.

Estudia, finalmente, uno de los lados ó aspectos más graves del problema, demostrando que por la naturaleza misma de la industria y del comercio francés la Marina francesa no está tampoco tan favorecida como sus competidores del extranjero, lo que determina que la francesa compuesta principalmente de objetos de lujo no constituya el flete ordinario y general necesario para llenar los flancos de los grandes buques que hoy se construyen.

El resultado es que la mitad de los productos franceses no salen del país bajo la bandera nacional, porque los barcos extranjeros tienen interés en completar sus cargamentos en los puertos franceses, y que la cuarta parte solamente de la importación francesa es llevada en Francia por los barcos que no han podido encontrar económicamente el flete ordinario que necesitan—X.

La huelga de los mineros de Bilbao.

Según los informes oficiales recibidos en el Ministerio de la Gobernación continúa en el mismo estado la huelga de los mineros de Bilbao.

Ayer celebróse el mitin obrero anunciado, concurriendo á él unas 3.000 personas, acordándose pedir al Gobierno influyera cerca de los patronos para que éstos accedían á las pretensiones de los mineros.

Según los informes oficiales recibidos en el Ministerio de la Gobernación continúa en el mismo estado la huelga de los mineros de Bilbao.

Ayer celebróse el mitin obrero anunciado, concurriendo á él unas 3.000 personas, acordándose pedir al Gobierno influyera cerca de los patronos para que éstos accedían á las pretensiones de los mineros.

Según los informes oficiales recibidos en el Ministerio de la Gobernación continúa en el mismo estado la huelga de los mineros de Bilbao.

Ayer celebróse el mitin obrero anunciado, concurriendo á él unas 3.000 personas, acordándose pedir al Gobierno influyera cerca de los patronos para que éstos accedían á las pretensiones de los mineros.

Según los informes oficiales recibidos en el Ministerio de la Gobernación continúa en el mismo estado la huelga de los mineros de Bilbao.

Ayer celebróse el mitin obrero anunciado, concurriendo á él unas 3.000 personas, acordándose pedir al Gobierno influyera cerca de los patronos para que éstos accedían á las pretensiones de los mineros.

Según los informes oficiales recibidos en el Ministerio de la Gobernación continúa en el mismo estado la huelga de los mineros de Bilbao.

Ayer celebróse el mitin obrero anunciado, concurriendo á él unas 3.000 personas, acordándose pedir al Gobierno influyera cerca de los patronos para que éstos accedían á las pretensiones de los mineros.

Según los informes oficiales recibidos en el Ministerio de la Gobernación continúa en el mismo estado la huelga de los mineros de Bilbao.

Ayer celebróse el mitin obrero anunciado, concurriendo á él unas 3.000 personas, acordándose pedir al Gobierno influyera cerca de los patronos para que éstos accedían á las pretensiones de los mineros.

Según los informes oficiales recibidos en el Ministerio de la Gobernación continúa en el mismo estado la huelga de los mineros de Bilbao.

nes de los mineros huelguistas, y haciéndose, por último, una colecta en favor de éstos.

Para asegurar el mantenimiento del orden además del regimiento de Infantería de Caballería y dos escuadrones del regimiento de Caballería de Arlabán, han llegado ya 150 Guardias Civiles de Infantería y Caballería, que con los cien que allí había, se consideran suficientes para mantener el orden.

Al mismo tiempo, el Gobierno ha dado instrucciones al Gobernador para que permita toda clase de reuniones y mítins, siempre que se hagan en locales cerrados, prohibiéndolos en cuanto se intente realizarlos en público, empleando para ello la fuerza si fuera preciso.

Servicio telegráfico

Suicidio de un español.

Luján 25. Miguel Castellado, antiguo comisionista, propietario de Lérida, y domiciliado en esta población, se ha suicidado en la tarde de hoy, delante de un altar de la Virgen de los Dolores, disparándose dos tiros de revólver en la boca.

Dejó una carta para el Obispo de Lérida atribuyendo á la miseria su acto de desesperación. Un hermano de Castellado es sacerdote asignado á la Iglesia Catedral de Lérida.

Mitín armenófilo.

París 25. En la tarde de hoy se ha verificado en el teatro Sarah Bernhardt el anunciado meeting armenófilo. Formaban parte de la numerosa concurrencia al mismo, los Sres. Jaurés, Pierre Quillard y Mazzini, que pronunciaron elocuentes discursos haciendo un llamamiento á Francia y Europa entera, en favor de la población oprimida por Turquía.

La salida se verificó sin el menor incidente. Un hundimiento. Nueva York 26. Un desprendimiento de tierras ocurrido anoche causó la muerte de diez obreros, italianos en su mayoría.

Cuestión constitucional en Hungría. París 25. Los periódicos de Budapest dedican especial atención al acuerdo adoptado por el comité del partido liberal que se considera como atentatorio á la prerrogativa real en los asuntos militares.

Probablemente se reunirá hoy de nuevo para estudiar detenidamente el asunto y tomar una resolución definitiva. Los periódicos juzgan difícil la situación y creen que de mantenerse el acuerdo, que la corona rechaza, el conflicto constitucional es inminente.

Algunos diarios tienen la esperanza de que se encuentre la manera de allanar las diferencias que en la cuestión militar existen entre la Corona y el partido liberal.

La situación de Marruecos. París 26. Le Petit Parisien publica esta mañana un despacho de Side-bel-Abbés comunicando graves noticias de Marruecos.

Dice que en vista de la gravedad de la situación, las tropas francesas que guarnecen á Nemours han ocupado la frontera oranesa por la parte de Adjermond, y que una compañía de Tremecan ha marchado á Marnia.

L'Eclair inserta un telegrama de Nempurs confirmando las anteriores noticias. Añade que 3.000 soldados, bajo el mando del General O'Connor, se encuentran ya cerca de Mdja.

Informes contradictorios. Londres 26. The Standard publica un despacho de Tánger que está en completa contradicción con las noticias pesimistas que transmiten otros corresponsales.

Dice que el Sultán ha vuelto á Fez, que los altos dignatarios de su corte consideran que la insurrección toca á su fin, y que todas las noticias alarmantes acerca del estado de indisciplina del ejército imperial y de los franceses sufridos no tienen el menor fundamento.

Añade, por último, que el Gobierno del Sultán no se encuentra por ahora necesitado de dinero.

Otra vez la intervención. Londres 26. El corresponsal de The Standard en Tanger, comunica que en los círculos diplomáticos de aquella ciudad se asegura que el Ministro de Negocios Extranjeros de Inglaterra, Sr. Lansdowne, ha invitado al Gobierno francés de nuevo á intervenir en los asuntos de Marruecos.

DESDE BARCELONA

El día 22 del corriente se reunió la sección de Navegación de la Cámara Oficial de Comercio de Barcelona, habiendo emi-

tido dictamen sobre la petición de los fabricantes de comercio relativa al asunto de los salarios devengados en la descarga de cereales y nombrando una comisión para entender, junto con la permanente de asuntos sociales de la Cámara, en las peticiones hechas á los armadores por las sociedades de fogoneros, marineros y Fonda Marítima de Barcelona.

A petición del señor Riart y Giral acordóse pedir á la Junta directiva que haga las gestiones necesarias para lograr del Gobierno una coesación igual á la que han conseguido las Cámaras de Comercio francesas respecto á un aparato desinfectante que permite suprimir las cuarentenas de los buques que se sujetan á su desinfección con ventajas para el comercio y para la misma salud pública.

Graves han sido los rumores que estos últimos días han circulado acerca del posible conflicto ruso japonés, por considerar este último Estado que era un peligro y una amenaza para sus posesiones e influencia en Corea, el avance de las tropas rusas por el vasto é inhospitalario territorio de la Manchuria. Mas esta vez, como otras muchas, pues á ello estamos ya acostumbrados, el telégrafo se ha anticipado á los mismos hechos, suponiendo en acto á un conflicto que hoy sólo está en potencia, como dicen en sus disquisiciones los lógicos, con lo que han conseguido los rotativos hacer algún negocio y alarmar al público con noticias de tan grave índole.

Posible es, no lo dudamos, que el conflicto ruso-japonés tenga que dirimirse con las armas en la mano ya que en él son contendientes el poderoso Estado moscovita y el orgulloso Imperio del Sol naciente, famoso el primero por las victorias alcanzadas en gigantescas luchas durante la edad contemporánea y ufano el último por los progresos en un breve lapso de tiempo realizados, asimilándose con facilidad á las civilizaciones europeas.

Por nuestra parte y aunque ajenos á juzgar el resultado final que puedan tener las negociaciones que se están practicando, exponeremos en este corto escrito algunos datos comparativos entre las flotas de guerra de Rusia y Japón, por ser esta materia útil é instructiva en todas ocasiones, á la par que muy simpática á los lectores del DIARIO DE LA MARINA.

Tomamos del *Moniteur de la flote* los siguientes cuadros expresivos del número de buques de combate de que disponen ó dispondrán en breve las dos potencias entre las que ha surgido el actual conflicto.

RUSSIA BUQUES EN SERVICIO

Acorazados de escuadra de 1.ª clase... 13

Acorazados de escuadra de 2.ª clase... 4

Acorazados de escuadra de 3.ª clase... 1

Acorazados de escuadra de 4.ª clase... 1

Idem guardacostas... 3

Cruceiros blindados... 18

Cruceiros protegidos de 1.ª clase... 6

Cruceiros no protegidos... 3

Avisatorpederos... 9

Destroyers... 48

Torpederos... 132

EN CONSTRUCCIÓN

Acorazados de escuadra de 1.ª clase... 8

Cruceiros protegidos de 1.ª clase... 3

Idem id. de 2.ª clase... 2

Destroyers... 6

Torpederos... 7

Submarinos... 2

JAPON

Acorazados de escuadra de 1.ª clase... 6

Idem guardacostas... 1

Cruceiros blindados... 2

Cruceiros protegidos de 1.ª clase... 2

Idem no protegidos... 9

Avisatorpederos... 1

Destroyers... 27

Torpederos... 67

EN CONSTRUCCIÓN

Cruceiros no protegidos de 2.ª... 2

Idem id. de 3.ª... 1

Destroyers... 1

Torpederos... 18

En cuanto á los acorazados de combate, debemos, ante todo, advertir que, aunque poco numerosos, son excelentes tipos, habiéndose construido en su totalidad en astilleros ingleses. El *Asahi* (14.850 toneladas), el *Fuji* y el *Yushima* (12.500) y el *Mikasa* (15.350), son los más notables.

El último de los cuatro acorazados que acabamos de enumerar es, á no dudarlo, el buque de combate de mayor poder que hay en servicio, habiendo sido proyectado por Mr. James Dunn, antiguo jefe de construcciones navales del Almirante.

El buque de combate de mayor poder que hay en servicio, habiendo sido proyectado por Mr. James Dunn, antiguo jefe de construcciones navales del Almirante.

mirantazgo, y construido en los Astilleros que la afamada Sociedad «Vickers Sons and Maxim Limited», posee en Barrow-in-Furness.

Su desplazamiento en plena carga es de 15.350 toneladas, y sus características son las siguientes: eslora, 23,16 de manga y 2,28 de calado, que es el suficiente para las aguas japonesas. Las máquinas, de 15.000 caballos de fuerza indicada, la res de andar de 18 nudos. Monta 26 generadores para la producción del vapor.

La presión de régimen es de 21 kilogramos por centímetro cuadrado en las calderas y de 17,5 en los cilindros. Las carboneras pueden recibir 1.400 toneladas de combustible.

Protección.—El blindaje del costado extiendese hasta la misma roda, teniendo un espesor de entre 230 y 100 milímetros. Las barbetas están construidas con planchas de 356 á 254 fd., y las que forman la cubierta protectora alcanzan 100 milímetros en la parte abombada y 63 en la plana. El acero empleado es el Harvey-Krupp.

Armamento.—El *Mikasa* dispone de cuatro cañones á retrocarga de 30,48 centímetros, 14 de 15,24 id., 20 de 75 mm., ocho de 47 fd. y cuatro de 37. Dispone también el *Mikasa* de cuatro tubos lanzatorpedos sumergidos y de 45 centímetros.

Supera, por tanto, el armamento del acorazado japonés al que suelen llevar los mejores acorazados británicos, hoy en servicio, (los del tipo «London», por ejemplo) en dos cañones de 15,24 cms. y en cuatro de 75 mm.

Las piezas de 30,48 cm. están apareadas en dos torres á barbeta, y las de 15,24 van montadas en una excelente batería blindada, que coge todo lo largo de la ciudadela. El aislamiento de las piezas, que se obtiene con el empleo de las casamatas, logra en el *Mikasa* por medio de gruesos traveses de acero que separan unas piezas de otras.

La flota acorazada que posee el Imperio moscovita, aunque menos homogénea que la japonesa y de unidades inferiores en tonelaje y algunas de ellas en velocidad, cuenta, no obstante, con una serie de ocho excelentes acorazados, que pueden, á nuestro humilde juicio, probabilidades de éxito con los del Imperio del Sol naciente.

Como término de comparación escogemos el de 13.000 ts. *Retrievon*, construido por la casa Cramp de Filadelfia, y que terminó sus pruebas oficiales en Octubre de 1901. (1)

Características: Eslora, en la línea de carga, 384 pies; manga, 72 con 2 1/2 pulgadas; calado medio, 24 con 7; desplazamiento con el calado indicado, 12.750 ts; fuerza media desarrollada en pruebas de doce horas, 18.225 H. P. y velocidad media, 18 nudos.

Blindaje: En dos tercios de la eslora del *Retrievon*, la coraza alcanza un espesor de nueve pulgadas (23 cm.), que va reduciéndose hacia las extremidades.

El espesor de las torres de los cañones de 30,48 cm. es asimismo de 9 pulgadas, y el de las casamatas de las piezas de 15,24, 6 pulgadas. La torre de combate está construida con planchas de 10 pulgadas. La cubierta protectora, 3 pulgadas en la parte plana y 3 en la oblicua. Toda la protección se ha establecido con acero Krupp.

Artillería: Es verdaderamente formidable. 4 cañones de 30,48 cm.; 2 de 15,24 id.; 20 de 75 milímetros; 20 de 47; 6 de 37 y 2 de desembarco. En conjunto, 64 bocas de fuego. Tubos lanza torpedos, 6.

El armamento del *Retrievon* lo estimamos igual al del *Mikasa* pues los dos cañones de 15,24 cm. que monta de más el acorazado japonés, vienen compensados por los 12 de 47 milímetros y dos de 37 de que dispone el ruso sobre el asiático. Estos cañones de pequeño calibre, aunque de energía incomparablemente inferior á los de 15,24, son muy útiles contra las superestructuras y partes no protegidas de los buques, subsanando con la rapidez del tiro el mayor peso y fuerza viva de los proyectiles que lanzan los cañones de 15,24.

Máquinas y calderas: Los generadores son en número de 24, acutubulares y del sistema Niclausse. Las máquinas son verticales, de triple expansión y cuatro cilindros, desarrollando una fuerza media de 18.000 caballos indicados. El repuesto ordinario de combustible es de 1.016 ts., con el que puede el *Retrievon* navegar 8.350 millas á la velocidad económica de diez nudos.

Embarcaciones auxiliares: 2 vedettes de 56 pies; dos lanchas de vapor de 40; dos botes á remo de 20; 2 *var-couters* de 16; 2 id. de 14 y 4 menores.

Dotación: 39 oficiales y 740 plazas.

La actividad que reina en los Astilleros rusos es, desde hace muchos meses, sorprendente. Actualmente, contrayendo por cuenta de la Marina Imperial el poderoso acorazado *Novo-Russian* que tendrán un desplazamiento de 16.000 toneladas y podrá ponerse al lado de los ingleses, tipo *King Edward VII*.

Dos palabras no más acerca los cruceros y contra-torpederos de ambos Estados contendientes.

Dispone Rusia de poderosos cruceros blindados, de gran tonelaje y velocidad, tales como el *Rossia* de 12.145 toneladas y 145 metros de eslora, que puede hacer el viaje de Cronstadt á Vladivostok ni repostarse de carbón y de una serie de seis cruceros protegidos de primera clase, de construcción reciente y de 6 á 7.000 toneladas.

(1) Los datos de este buque los tomamos del último catálogo de The William Cramp and Sons Ship and Engine Building Company.

nos los servirán con más ó menos sacrificio de unas partes en beneficio de otras, dentro del mismo buque; pero siempre dentro del inflexible peso total, sobre el que Dios ha dicho al hombre, de ahí no pasarás, y ó te vas á hacer compañía á los peces. Y dicho se está que para pedir todas estas cosas en la gran tienda de la ciencia, de la industria y del progreso, es preciso contar con el número suficiente de pesetas, que á todos deseó, por supuesto sin olvidar al orador.

Y como el asunto es largo y complicado, continuará en la próxima sesión, ocupándose de los blindajes.

HE DICHO

lillas que... de 15,350... metros de... que es... maqui... indicada, le... generad... del vapor... gramos p... y de 17,5... don roibir

to extiende... espesor de... botas están... 54 f., y las... leanzan 100... en la plana... app.

le cuatro ca... ros, 14 de... y cuatro e... 45 centíme...

del acorazad... mejores c... cio, (los del... os, años)

pareadas en... van mont... que cogi... aislamiento... empleo de... por medio... paran unas

perio mos... la japo... tonelaje y... na, no obs... acoraz... humil... con los del

cogemos el... por la casa... pruebas

a de carga... das; calado... el calado... arrollada... P. y vola...

ra del Rey... de nueva... ndose hacia

naiones de... as, y el de... 6 pulgadas... a con plan... rotetriz, 2... la oblicua... con acero

ormidable... d; 20 de 75... desembar... tubos lanza

estimamos... ñones de... zado japo... de 47 mil... el ruso a... queo cal... mento in... contra las... idas de los... del tiro e... royociles

es son en... sistema Ni... de triple... arrollando... indicatos... ble es de... a navegar... ca de diez

ttes de 55... s botas á... de 14 y 4

veladas de desplazamiento, entre los que se cuenta el *Yariu*, (3,500 toneladas) que es el más rápido que hay á flote entre los de más de 500 toneladas, pues ha conseguido velocidades de 24,5 nudos.

La flota de cruceros del Japón, aunque menos numerosa y de tonelaje inferior á la de Rusia, dispone, empero, de buenas unidades, sobre todo, por lo que toca al audaz, y puesto que los cruceros *Takasago*, *Asama*, y *Yoshino*, por ejemplo tienen toda una marcha comprendida en los 22,5 y 23,8 millas horarias.

Los destroyers de la Marina japonesa proceden todos de los Astilleros de Albión, y aunque en número menor que los de la rusa, triunfan la mayor parte de los tipos en punto á velocidad; y en su confirmación citaremos los seis destroyers de la clase del *Ikadusky* cuyo andar osciló en las pruebas oficiales, entre los 31,8 y 31,38 nudos.

Tiene esto importancia muy escasa, pues la utilidad de los destructores de torpederos no se ha demostrado todavía, y respecto á ellos, hay que convenir con el ilustrado publicista marino Sr. Concas, en que son buques que no deberían emplearse para otra cosa que para la destrucción de los torpederos, y que se hallan en las condiciones en que estaría un hombre en que todo su cuerpo fuera corazón, y que no podría, por tanto, recibir herida que no fuese mortal.

Además, la debilidad de sus cascos les imposibilita de aguantar mares duras, y su radio de acción escaso, lo propio que la delicadeza de sus máquinas, dificultan notablemente la navegación por sus propios medios, y lo aflado de sus proas, así que las grandes hélices, los remolques.

En esta clase de barcos y con el fin de obtener velocidades que pueden, sin exageración, calificarse de vertiginosas, han reducido con exceso los constructores el espesor de los cascos, perjudicando con ello su estabilidad y seguridad, de lo que tenemos un luminoso ejemplo en los naufragios de los destroyers de la Marina inglesa, *Viper* y *Cobra*, de 35 nudos de andar; en vista de cuyos fracasos, ha decidido el Almirante inglés, aumentar las condiciones de resistencia y seguridad de los destroyers, aunque sea en detrimento de la velocidad (1).

Finalmente, Rusia aunque tiene el grueso de su flota de guerra muchos miles de millas de los mares del Extremo Oriente, ha ido preparando desde hace mucho tiempo para cualesquiera eventualidades que pudieran ocurrir, concentrando en las aguas de China importantes fuerzas navales (2).

Con cuyas consideraciones ponemos punto final á este largo escrito, comparativo de las flotas de combate de Rusia y Japón, cuyo resultado nos abstemos de consignar dejándolo al criterio de los ilustrados lectores del DIARIO DE LA MARINA.

José María de Gabaldá.

Tarragona-Octubre-1903.

VIAJE DEL REY

(POR TELÉGRAFO)

Lisboa 25.

En el palacio de Belón continúan activamente los preparativos para recibir dignamente al Rey Alfonso.

La función de gala en el teatro se compondrá de algunos números de canto por artistas eminentes y la gran orquesta Colona para no reincidente en dar una ópera con malos cantantes como ocurrió en el viaje del Rey de Inglaterra.

Finalmente, el Ministro del reino dispone, en unión del empresario de la Plaza de toros, la función taurina con rejoneadores.—*Fabra*.

El crimen de hoy.

A las tres próximamente de la madrugada se recibió aviso telefónico en el Juzgado de guardia de que en una casa de mala nota de la calle de Ceres había sido gravemente herida una mujer.

El juez dispuso que se enganchase el coche inmediatamente con objeto de dirigirse á la Casa de Socorro del distrito de la Universidad.

la «Evolución histórica de la Infantería española».

LAS CORTES SENADO Sesión del 26 Octubre.

Abre la sesión á las tres y veinticinco, el General Azcárraga.

En el banco azul los Ministros de Gracia y Justicia y Estado.

El Sr. López Mora censura al Ministro de Hacienda por consentir la propaganda que viene haciendo en la prensa las loterías de Hamburgo y Austro-Húngara.

El Sr. López Mora insiste en que debe ser prohibida esa propaganda.

El Sr. Villaverde repite que si dichos extranjeros han faltado en algo á las leyes, serán sometidos á los tribunales, en virtud de las instrucciones del Gobierno.

El debate político. Conocédese la palabra al Sr. Gullón, quien comienza manifestando que hablará con la sinceridad de siempre.

La cuestión balcánica. La Nota entregada á la Sublime Puerta por las Potencias y que tiene el carácter de no modificable, constituye una intervención positiva, pues comprende los siguientes puntos:

1.° Nombramiento de un adjunto ruso y otro austro-húngaro al Inspector general de Macedonia; 2.° Nombramiento de Oficiales de las grandes potencias para que acompañen á las divisiones de tropas turcas é impidan los excesos de éstas; 3.° Nombramiento de una comisión mixta, en la que tengan representación todas las grandes Potencias; 4.° Reconstitución de las iglesias y aldeas destruidas y repatriación de los búlgaros fugitivos.

Según La Correspondencia Política, de Viena la designación del Sr. Merry del Val para secretario de Estado de Su Santidad, indica el propósito de reducir á su minimum la política y la diplomacia del Vaticano, limitándose el nuevo Ministro al despacho de los asuntos corrientes y á seguir las instrucciones de Su Santidad.

El Conde de Landsdoff, Ministro de Negocios Extranjeros de Rusia partirá mañana para París, donde permanecerá hasta fin de semana.

En la mañana de hoy, el Emperador ha confiado al Sr. Esteban Tisza la misión de formar Gabinete.

El Sr. Muro explica su interpelación sobre la conducta electoral del Gobierno.

El Sr. Muro explica su interpelación sobre la conducta electoral del Gobierno.

hecho de haber una porción de suplicatorios sólo contra ellos.

Niega competencia á los delegados que el Gobierno manda á los mitines, quienes son más dignos—dice—de estar en presidio, en su mayor parte.

Alude á lo dicho por el Sr. Silvea, y dice que él no ha perdido la fe ni la esperanza, pues tiene sobrada confianza en el país, pero si fuesen ciertos los pesimismo aquí expuestos resultaría que os quejados de nuestra obra, de vuestra fanfarronada política, de nosotros mismos.

El Jefe del Gobierno contesta que se han dado instrucciones terminantes al Gobernador de Barcelona respecto del particular, y que si dichos Diputados han hecho las manifestaciones que aparecen en algunos periódicos, habrán sido sometidos á los Tribunales.

El Sr. López Mora censura al Ministro de Hacienda por consentir la propaganda que viene haciendo en la prensa las loterías de Hamburgo y Austro-Húngara.

El Sr. Villaverde repite que si dichos extranjeros han faltado en algo á las leyes, serán sometidos á los tribunales, en virtud de las instrucciones del Gobierno.

El debate político. Conocédese la palabra al Sr. Gullón, quien comienza manifestando que hablará con la sinceridad de siempre.

La cuestión balcánica. La Nota entregada á la Sublime Puerta por las Potencias y que tiene el carácter de no modificable, constituye una intervención positiva, pues comprende los siguientes puntos:

1.° Nombramiento de un adjunto ruso y otro austro-húngaro al Inspector general de Macedonia; 2.° Nombramiento de Oficiales de las grandes potencias para que acompañen á las divisiones de tropas turcas é impidan los excesos de éstas; 3.° Nombramiento de una comisión mixta, en la que tengan representación todas las grandes Potencias; 4.° Reconstitución de las iglesias y aldeas destruidas y repatriación de los búlgaros fugitivos.

Según La Correspondencia Política, de Viena la designación del Sr. Merry del Val para secretario de Estado de Su Santidad, indica el propósito de reducir á su minimum la política y la diplomacia del Vaticano, limitándose el nuevo Ministro al despacho de los asuntos corrientes y á seguir las instrucciones de Su Santidad.

El Conde de Landsdoff, Ministro de Negocios Extranjeros de Rusia partirá mañana para París, donde permanecerá hasta fin de semana.

En la mañana de hoy, el Emperador ha confiado al Sr. Esteban Tisza la misión de formar Gabinete.

El Sr. Muro explica su interpelación sobre la conducta electoral del Gobierno.

El Sr. Muro explica su interpelación sobre la conducta electoral del Gobierno.

El Sr. Muro explica su interpelación sobre la conducta electoral del Gobierno.

comienza á reconocerse que los momentos presentes, por la proximidad de las elecciones municipales y estar pendiente la legalización de la situación económica, no consenten por ningún concepto el planteamiento de la crisis, y que por lo tanto, ésta habrá de aplazarse, por lo menos hasta que esas dos importantes cuestiones sean resueltas.

Además, los que aspiran á algo más que á provocar cada tres meses una crisis, reconocen también que la misión del actual Gobierno no puede considerarse cumplida y menos puede afirmarse su fracaso, no habiendo sido todavía examinado ni uno sólo de los proyectos que constituyen su programa de reorganización administrativa y financiera.

En este concepto estimanse como muy razonadas y justas las frases del Ministro de la Gobernación afirmando que el Gobierno no participa de los pesimismo del ex Presidente del Consejo de Ministros; antes al contrario va desarrollando su programa económico-financiero, atendiendo al mismo tiempo á los intereses materiales del país, sin encontrar la menor resistencia en parte alguna.

Volvió á negar el Sr. García Alix que en el Gobierno haya surgido la idea de promover una crisis.

El Sr. Gasset les prometió despachar inmediatamente el expediente del pantano de Riudecañes; conceder el 50 por 100 para la construcción del mismo, y disponer se libren las cantidades necesarias con destino á los proyectados caminos vecinales de aquella provincia.

En el Congreso se reunieron ayer tarde algunos Diputados de las provincias castellanas, para cambiar impresiones acerca de las consecuencias que la aprobación del proyecto de ley, creando los depósitos francos, pueda obtener para los intereses de Castilla.

El Sr. Villaverde repite que si dichos extranjeros han faltado en algo á las leyes, serán sometidos á los tribunales, en virtud de las instrucciones del Gobierno.

El debate político. Conocédese la palabra al Sr. Gullón, quien comienza manifestando que hablará con la sinceridad de siempre.

La cuestión balcánica. La Nota entregada á la Sublime Puerta por las Potencias y que tiene el carácter de no modificable, constituye una intervención positiva, pues comprende los siguientes puntos:

1.° Nombramiento de un adjunto ruso y otro austro-húngaro al Inspector general de Macedonia; 2.° Nombramiento de Oficiales de las grandes potencias para que acompañen á las divisiones de tropas turcas é impidan los excesos de éstas; 3.° Nombramiento de una comisión mixta, en la que tengan representación todas las grandes Potencias; 4.° Reconstitución de las iglesias y aldeas destruidas y repatriación de los búlgaros fugitivos.

Según La Correspondencia Política, de Viena la designación del Sr. Merry del Val para secretario de Estado de Su Santidad, indica el propósito de reducir á su minimum la política y la diplomacia del Vaticano, limitándose el nuevo Ministro al despacho de los asuntos corrientes y á seguir las instrucciones de Su Santidad.

El Conde de Landsdoff, Ministro de Negocios Extranjeros de Rusia partirá mañana para París, donde permanecerá hasta fin de semana.

En la mañana de hoy, el Emperador ha confiado al Sr. Esteban Tisza la misión de formar Gabinete.

El Sr. Muro explica su interpelación sobre la conducta electoral del Gobierno.

El Sr. Muro explica su interpelación sobre la conducta electoral del Gobierno.

LA CRISIS ITALIANA

(POR TELÉGRAFO) DE NUESTRO CORRESPONSAL Roma 26.

Giolitti vacila encargarse de la formación de Gabinete pues no quiere dar participación á los radicales, como adversario de la ley del divorcio.

Teatros.

Zarzuela. Es indudable que este teatro es el más favorecido por la suerte durante la presente temporada, si bien es justo reconocer que tanto la Empresa, como los actores, vienen respondiendo con creces al constante y merecido favor que el selecto y numeroso público que á él acude les dispensa.

El Sr. Villaverde repite que si dichos extranjeros han faltado en algo á las leyes, serán sometidos á los tribunales, en virtud de las instrucciones del Gobierno.

El debate político. Conocédese la palabra al Sr. Gullón, quien comienza manifestando que hablará con la sinceridad de siempre.

La cuestión balcánica. La Nota entregada á la Sublime Puerta por las Potencias y que tiene el carácter de no modificable, constituye una intervención positiva, pues comprende los siguientes puntos:

1.° Nombramiento de un adjunto ruso y otro austro-húngaro al Inspector general de Macedonia; 2.° Nombramiento de Oficiales de las grandes potencias para que acompañen á las divisiones de tropas turcas é impidan los excesos de éstas; 3.° Nombramiento de una comisión mixta, en la que tengan representación todas las grandes Potencias; 4.° Reconstitución de las iglesias y aldeas destruidas y repatriación de los búlgaros fugitivos.

Según La Correspondencia Política, de Viena la designación del Sr. Merry del Val para secretario de Estado de Su Santidad, indica el propósito de reducir á su minimum la política y la diplomacia del Vaticano, limitándose el nuevo Ministro al despacho de los asuntos corrientes y á seguir las instrucciones de Su Santidad.

El Conde de Landsdoff, Ministro de Negocios Extranjeros de Rusia partirá mañana para París, donde permanecerá hasta fin de semana.

En la mañana de hoy, el Emperador ha confiado al Sr. Esteban Tisza la misión de formar Gabinete.

El Sr. Muro explica su interpelación sobre la conducta electoral del Gobierno.

rrero fueron los lidiados, es decir, los mal lidiados.

Porque los matadores y los peones rivalizaron en hacerlo mal; los picadores no digamos.

En el quinto toro, de Navarro, aguantó la visita, que fué pausada. El toro le olió y no hizo nada.

En el quinto, de Veragua, salió corriendo, y al llegar al rey del calor, paró en seco, sin cornearse.

En ambos momentos, fué Don Tancredo muy aplaudido.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

En el sexto, si es posible, peor todavía. Acabó con el toro, con la corrida y con la paciencia del público de un bajonazo ignominioso.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, PRECIO. Includes entries like Fin corriente, Idem próximo, Serie F, de 50.000 pts. nominales, etc.

Diarreas, Vómitos, Gastralgia

SALICILATOS

DE BISMUTO Y CERIO

ESPINAR

Conocidos por los principales Médicos de España los excelentes efectos de este precioso medicamento, lo recomendaron 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 tísicos, 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. Español.—A las 8 y 12.—(Inauguración).—Fuente-Obelina (estreno).—Por qué se ama (estreno).—Pancho y Mondrugo. Comedia.—A las 8.—La discreta enamorada.—Modas. Princesa.—A las 8 y 12.—Thermidor. Zarzuela.—A las 8 y 12.—La buena sombra. El parador de las golondrinas.—La mazorca roja.—Venus-salón. Parísh.—A las 9.—(Primera función popular).—Doña Juanita. Moderno.—A las 8 y 12.—Los granujas.—Actos 1.°, 2.° y 3.° de Los dos pilletes (repriese). Actos 4.° y 5.° de la misma.—Actos 6.° y 7.° de Idem. Apolo.—A las 8 y 3/4.—El terrible Pérez.—La tempanica.—El canto de Rosa.—La verbena de lapaloma. Lara.—A las 8 y 3/4.—Los pantalones.—El amor en el teatro.—Los hijos artificiales.—Actos 2.° y 3.° de la misma. Novedades.—A las 8 y 1/2.—Aurora.—Intermedio por el orfeón «Eco de Madrid».—Tocino de cielo. Roma.—A las 9, 10, 11 y 12.—Couplets.—Bailes.—Escena orientales.—Esmeraldas.—Cantaut.—Bella Belén.—Fornarina.—Raquel.—Mademoiselle Salvites.—Mr. Cerdoso y la Gitanilla. Salón de actualidades (Alcalá, 4).—Coppelia y bailes españoles.—Las escenas orientales.—Cine-matógrafo. Entrada, 25 céntimos. Recreo Salamanca (calle de Serrano, 27). De 4 y 1/2 á 12 Columpios mágicos y carrousel. Sesiones cinematográficas de Ilustración y recreo.—Todas las noches cuarteto en el jardín. Prefarencia, 0,40.—Los miércoles, moda. Banda militar, 0,50.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Venetas 5.

INFORMACIÓN POLÍTICA

La situación. Aunque el discurso pronunciado el sábado por el Sr. Silvea ha colocado al Gobierno en una situación bastante difícil para el normal desarrollo de todo su programa,

PLAZA DE TOROS

CORRIDA DE NOVILLOS Camisero-Mazantito. Carlas á Rejonaze. Otra mala corrida que sumar á las anteriores. Tres toros de Veragua y tres de López Nava-

El distinguido Comandante de Infantería don Ricardo Donoso Cortés, ha dado en este Centro una notable é interesante conferencia acerca de

El distinguido Comandante de Infantería don Ricardo Donoso Cortés, ha dado en este Centro una notable é interesante conferencia acerca de

El distinguido Comandante de Infantería don Ricardo Donoso Cortés, ha dado en este Centro una notable é interesante conferencia acerca de

