

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 10.949

Redacción y Administración,

Madrid, Jueves 24 Marzo de 1904.

Calle de las Venegas, 5

Dos ediciones diarias

Exquisito Cognac Garnier

Marina Mercante.

La crisis por que pasa la marina mercante en España, no es peculiar a nuestra nación, sino que afecta a la de las demás, en las cuales no impera el régimen de las primas.

La misma Inglaterra, nación individualista por excelencia, donde todo dimana de iniciativas y energías que se originan y desarrollan con independencia de todo impulso y protección del Estado, y que ha venido siendo la dueña absoluta del comercio marítimo, también se resiente y principia a preocuparse de la competencia que en el mar le hacen las Marinas de otros países donde se las ampara con primas y subvenciones.

Varias son las reuniones que han celebrado últimamente los armadores ingleses a fin de discutir punto tan importante alarmados por la baja de los fletes para llamar la atención del Board of Trade acerca de la situación de inferioridad que crean a la marina mercante inglesa los procedimientos protectores de otras naciones.

Si Inglaterra se preocupa y sus navieros se deciden a pedir compensaciones a fin de afrontar la competencia comercial en el mar, ¿qué no sucederá en España donde con menos recursos, la Marina mercante está en completo desamparo?

Es preciso considerar que si en España por esfuerzo propio, sin enterarse nadie ha surgido una flota comercial que nos coloca en tal concepto en el sexto lugar entre las de Europa, es que existen condiciones especiales en la nación, para el transporte marítimo y representando este un elemento grande de riqueza, el Gobierno en los momentos de crisis debe acudir a su sostenimiento, al objeto de no paralizar su desarrollo y por el contrario fomentarle.

Francia veía disminuir su comercio marítimo de un modo alarmante, y con gran previsión se dedicaron sus estadistas a remediar el daño, prorrogando por la ley de 1902 las primas por toneladas de carga y milla de navegación, establecidas en 1891, que salvaron la flota mercantil francesa de la ruina; en ese ejemplo, y en el de Alemania, Austria e Italia, debían inspirarse nuestros hombres públicos, concediendo a los intereses marítimos del país atención preferente.

Mucho más que las cuestiones políticas que en el día se debaten y tienen a España en expectación, importa para el levantamiento del país su desarrollo comercial; y una vez demostrado que tenemos gran aptitud, por situación y genio de raza, para las empresas de mar, se deben alentar éstas por cuantos medios estén al alcance del Gobierno, preocupándose de la suerte de nuestra Marina mercante, que mantiene a cantidad considerable de habitantes del litoral y deja en el país importante riqueza.

Pero esta clase de iniciativas carecen de ambiente en España, por la ignorancia que reina en la opinión pública y aun en las clases directivas respecto a cuanto se refiere a los asuntos marítimos en todas sus manifestaciones.

Buena prueba de ello es lo ocurrido en la sesión de ayer en el Congreso, donde el diputado Sr. Aura Boronat combatiendo la rebaja del impuesto para los carbones, después de señalar el hecho de que los ingleses en competencia con los belgas, ponen el carbón Cardiff en los puertos de Bélgica a 12,50 francos la tonelada, mientras que en nuestros puertos de Levante no resulta a menos de 45 a 50 francos la tonelada, donóstró que en España por medio del establecimiento de líneas marítimas subvencionadas por el Estado, a muy poco costo, podría rebajarse el precio del carbón en nuestros puertos del Mediterráneo a 21 pesetas, con la ventaja de dar mayor vida a nuestra producción hulleira de Asturias y a la flota mercante de vapor española que por la crisis actual tiene muchos buques inactivos.

El cálculo que hizo el Sr. Aura Boronat, computando como flete máximo de dicho combustible el de 6 pesetas, dejó perplejo al Ministro de Hacienda, que con una buena fe digna de elogio, manifestó que en lo expuesto por el diputado Sr. Aura Boronat, veía algo que no se le había ocurrido, manifestando que no podía decir que aceptaba desde luego aquella proposición, pero muchísimo menos que la rechazaba.

Pues bien, reduciendo los fletes con las primas, se obtendría el mismo resultado para llevar nuestros vinos a los mercados de América y del Norte de Eu-

ropa, nuestros minerales a los grandes centros de industria, y todos nuestros productos a los puntos de consumo, así como se abarataría la introducción de las primeras materias que el nuestro necesita, elevando la riqueza nacional, en forma que el gasto que las primas irrogan en un principio, se pagaría sucesivamente con creces por el aumento de ingresos en el Tesoro.

La iniciativa en este punto del señor Aura Boronat, merece plácemes, pues indica en este diputado gran conocimiento en el modo de ser de las relaciones comerciales, así como del apoyo que los gobiernos deben prestar para desarrollarlas; cuestión ésta ya muy debatida y que tiene ya base de experiencia en otras naciones, en cuanto se refiere al transporte marítimo, que es el verdadero vehículo del comercio del mundo, y para el cual posee España condiciones inmejorables en la competencia con las demás naciones de Europa.

ARTE NAVAL

Lanzamiento de buques.

Para lanzar al agua las embarcaciones cuya construcción ha terminado, hay varios procedimientos.

Cuando se trata de buques de dimensiones y peso medio, se emplea sencillamente una potente grúa que levanta el casco con auxilio de solidas cadenas, poniéndolo directamente en el agua.

En las embarcaciones de gran peso, pueden adoptarse dos métodos. Para hacer frente a dificultades que no permiten establecer diques de construcción, ó por economía suelen construirse algunos buques en diques de carena.

La operación de poner el barco en el agua, es en este caso de las más sencillas, y consiste cuando la construcción ha terminado en introducir el agua en el dique por los medios ordinarios hasta que el barco queda a flote; pero tiene el inconveniente de ser prolongado de que inutiliza el dique durante el largo tiempo que exige la construcción del buque.

El segundo procedimiento es el de la construcción y lanzamiento en una grada inclinada, y que por lo muy conocido no hace falta describir.

Este método ocurre, cuando la amplitud de la carena, donde ha de quedar el buque al salir de la grada es de poca extensión, que no pueda hacerse el lanzamiento en el sentido del eje del barco; y entonces hay que disponer previamente la grada en sentido paralelo a la orilla, con la inclinación necesaria hacia el mar, para que pueda efectuarse cómodamente el descenso.

En este caso el barco se lanza no solamente por la grada, como ocurre generalmente, sino que se le da un movimiento por el flanco viene en auxilio de la operación, deteniendo el movimiento longitudinal.

Este procedimiento se ha empleado recientemente en Bremen, donde el casco del río Weser no consistió sino con grandes dificultades emplear otro modo de lanzamiento.—X.

POLÍTICA

SIN PROGRAMA

Han suspendido sus tareas los cuerpos legislativos, no se da por terminada la legislatura y quedan en paz y jugando, como decía el otro, los señores que, desde las regiones del poder, se divierten con el país.

Y es preciso reconocer que en esta especie de deshielo ó *debacle* general todo se va a pique, menos el Gobierno que ha quedado flotando, como las veigas ó calabacines rellenos de aire, sobre la tranquila superficie del lago político.

A fuerza de cosecorones ha sprendido el Gobierno lo que más le interesa, y después de un período accidentalísimo, empujó el rumbo, y en vez de aparecer con el día hecho un N-rón, ó un perdonia vilas, ha caído en el extremo opuesto, doblegándose a todo, amoldándose a las circunstancias y pasando, como suele decirse, por curros y carretas, con tal de no soltar, como expresa el adagio, la melona.

Realmente eso no es un mérito, y así puede gobernar lo el mundo, sea del color político que quiera, pues todo el secreto estriba en llevar la leguidad en los labios y la arbitrariedad en el corazón; decir á todo «añé» y luego hacer mangas y capirotes.

De este modo es como el Gobierno que padece la nación española se sostiene y perpetúa en el poder sin que nadie haya podido averiguar todavía cual es su pensamiento en todos y cada uno de los problemas pendientes.

Buenos ó malos, todos los partidos llamados legales ó que se mueven dentro de la órbita constitucional, han tenido su programa de gobierno, que han cumplido ó no, según las circunstancias les han sido más ó menos favorables y propicias, menos el Gobierno actual, que ni el mismo sabe lo que quiere, ni lo que busca.

Y cuando un Gobierno usufructúa el poder sin objetivo determinado, como no sea el de devengar nóminas, ó el país se denigra y rebaja consintiendo semejante y tales desafueros, ó el régimen se debilita y destruye con el predominio de las concepciones oficiales.

El Gobierno ha de cumplir su misión, y si no la cumple debe desaparecer, porque no están los tiempos para sostener organismos infructuosos. Si la nación no progresa en ningún sentido, porque el Gobierno carece de condiciones políticas para realizar el bien público; si el Parlamento es cómplice de las demasías ó incapacidad del poder; qué horizontes se abren al porvenir nacional?

Termina el período legislativo actual de una manera, en verdad, poco levantada; sin gloria para los elementos directivos de todas clases y colores, sordos y mudos ante los anhelos y reclamaciones de la patria.

Un país que tales Gobiernos y partidos padece, no puede realizar ninguna de sus misiones históricas, políticas y sociales, ni en el orden interior ni en el concepto internacional; es país estancado; que no vive la vida de las grandes naciones, y que sólo vegeta entre el desdén de los pueblos cultos y la bafa de los menos civilizados.

MODAS

EL ÚLTIMO FIGURIN

La proximidad de la Semana Santa trae sumamente atraídos a los sastres y a los modistas, porque toda la gente que tiene pocas ocasiones de exhibirse y por distintas causas que no es del caso citar, no puede acudir a las grandes reuniones de sociedad, aprovecha los santos y solennis días de la Pasión y muerte de nuestro Redentor para echarse a la calle a lucir el garbo.

Son días en que nadie trabaja, y, por consiguiente, en que los ociosos, por hacer algo, sacan como suele decirse del fondo del baúl, y se acician en grande, se empuerogan y ponen de punta en blancos o en negro, pero en fin, se transforman estéticamente, si bien de no pocas, que no caben en sus zapatos, ni en sus levitas, ni en sus botas de charol, se pu de decir lo que de la mona de la fabulista, que aun cuando se visita de sea, etc.

Los que tienen gusto ó sea cuatro cuartos ahorrados, se hacen una nueva que han de estrenar en el festivo momento del domingo de Ramos para dejar bien puesto el pabellón, esto es; para que se vea, en el refrán y se vea que tienen aun cuando a veces no sean muy hábiles, sus correspondientes manifiesto, y no dejan ellos vivir al resto, ni ellos en paz a la modista.

Por eso andan ahora en danza los figurines de ambos sexos, y quedan rezaga los los curules, a quienes no les sirven las prendas usuales de buen ver, pues todo se modifica y transforma; hechuras, estilos, cortes, etc., y cuando más vacía de sentido es la gente, más se preocupa de estos cosas y hay quien no dudará pensando si la levita se la verá esta Semana Santa larga ó corta; si la chaqueta será alta ó baja, y si el pantalón deberá ó no tener la doblez ó plancha tan típica entre los tipos de suprema elegancia.

Como en otros tiempos van adelante y no solo las modistas, sino los gomones progresan que es una barbaridad, cada año se experimentan mayores sorpresas en la visita de Iglesias y Sagrados y en el pasado año, los días solemnes de la Semana Santa; pues a la mejor una señora elegante, cuyas apretadas formas se desbordaban a través del cor de seda que diría un mortal ó sea un anónimo de la *Leonesa*, y no á la escarlatina, golpea furiosamente con el canto de un duro sobre la bandeja de metal blanco de una mesa petiborio y ¡plaf! ¡diente plancha!

Al punto se figura uno que es una laguna de la más hermosa estirpe que pide para los pobres del distrito, pero ¡huelga más detenidamente en su fisonomía resulta que es la carbonera de otro tipo, bien lavada y ¡bueno!, en el último modelo parisién, y que golpea de aquel modo no para excitar la caridad de los fieles, sino para que la vean, admiren y contemplen los vecinos, y sepan que ella también vive en el mundo y se codea con la gente, y, en fin, es «algún».

Y punto más, y no menos, lo propio ocurre en el sexo feo, siendo frecuente tropezarse de manos á boca con el mozo del billar, ó el dependiente mayor de la tienda de género colonial, niales de la equina, que muy tirado de bridas, levita y guantes gris perla ¡pues no digo yo un senador del reino... y extranjero sino un verdadero diplomático, con su arrogante empueroga, y su canchales y luego estirados con que es indigesto como que pide para los pobres, en un caso y otros géneros ultramarinos.

Esta es la gente que da de comer en tales días sobre muy contadas excepciones, á los sastres y á las modistas; que son verdaderamente los que no pierden bola quien decir, los que no desperdician tan solenne preparación de salir á escena en el gran teatro del mundo; pues ya no hay clases, la indumentaria y el figurin todo lo nivelan, y cada qui-que-que-que-que-que-que-que-que, su sociedad cooperativa, y necesita presentarse con decencia, para tener la satisfacción de cumplir con sus altos deberes, sociales, morales, políticos, económicos... y curis.

Abel Imart.

LA CUESTIÓN MARROQUÍ

De lícese de las manifestaciones hechas en la postrera sesión del Senado por el Ministro de nuestras Relaciones exteriores, contestando la interpelación del Sr. Labra, sobre cuestiones y problemas internacionales, que España no tiene, en el importante asunto marroquí, ningún ideal.

El día que á nuestros intereses en el norte-áfricano ha de hacer la indiferencia del Gobierno se evidenciará en breve, pues las manifestaciones hechas por el Ministro de Estado revelan que ni se piensa ni se quiere colaborar en las otras potencias interesadas en la cuestión de Marruecos.

La vulgaridad de limitar nuestras aspiraciones en Marruecos á mantener el *status quo*, es impropia de un Gobierno que tenga siquiera la más elemental noción de sus deberes exteriores, porque ese *status quo*, sólo es de apariencia, existiendo únicamente en el papel... y en el discurso de nuestro ministro de Estado.

Las naciones interesadas en la cuestión marroquí, cambian impresiones y notas diplomáticas; consultan sus conveniencias y estudian sus medios de acción. España no hace nada de esto, y en cambio, su representante en la política exterior, el ministro de Estado, se esfuerza por convencer aun á los más incrédulos de que España no tiene bastantes derechos históricos y geográficos para influir sobre las potencias interesadas en Marruecos.

¿Qué significa y á qué puede obedecer este de aliento y por qué se proclama oficialmente en el parlamento por un ministro de la Corona? Na lie lo comprendes; pero las consecuencias de que de esto se derivan no pueden ser más tristes.

El Ministro de Estado entiende que más que derechos lo que se quiere es *aptitud*, y á renglón seguido declara *inepta* á la nación española para hacerse oír en las conferencias europeas donde se ventilan los asuntos de Marruecos.

Parécenos bastante grave que se cierre el Parlamento ó se suspendan las sesiones de Cortes dejando en el aire esas manifestaciones tan desfavorables que exigirían una rotunda y categórica rectificación del jefe del Gobierno, en defensa de los derechos y de los intereses de España en Marruecos, y de la aptitud de nuestra nación para influir en pró de ellos, puesta en entredicho por un representante del Gobierno español.

Las propias potencias interesadas en la cuestión marroquí, desmienten con su conducta las palabras poco meditadas del ministro de Estado á que venimos contrayéndonos, pues los últimos telegramas indican que, lejos de ser indiferente la actitud de España, pesa en la decisión de las potencias y no se ultima ninguna resolución sin recabar su aquiescencia.

Claro es que no llegan las cosas al extremo de que nuestra nación imponga sus resoluciones en el problema marroquí; pero el hecho es que terminado el acuerdo de las potencias relativo á Marruecos, parece que no se preside de España, en los términos á que pudiera creerse, dado el pesimismo del ministro de Estado, sino que se procura equilibrar los intereses españoles con los de Inglaterra y Francia, y se insiste en la conveniencia y posibilidad de que la importante plaza de Tanger que le en poder de España.

Centro del Ejército y de la Armada.

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES

En la tarde de hoy el Capitán de navío don Víctor Concas, dió la anunciada conferencia para esta día, ocupándose de la gran guerra naval, desarrollando en toda su extensión el tema del dominio del mar en los términos de aplicación y de espíritu prácticos que tanto caracterizan todos los estudios de nuestro digno amigo. Al exordio fundamental de toda toda transcendencia, siguieron multitud de citas de actualidad desde el ataque de la escuadra japonesa el 8 de Febrero último, los discursos de Lord Selborne en 1902, las campañas de Méñez Náz, Suffren, Kuyper, las de Washington, hasta las guerras pánicas, sin olvidar los errores de la Invencible y de Persano y Lissa, así como nuestros repetidos ataques á Gibraltár.

Pué así conferencia continuación de la anterior, y con ella constituye un trabajo, cuya importancia no necesitamos enunciar, y por la que fue muy aplaudido.

El lunes, 23, á las cinco y media de la tarde, continuó el curso de Marina en el Centro del Ejército y Armada, dando el Sr. Concas la última conferencia, que versará sobre «Ataques á territorios por fuerzas combinadas de Ejército y Marina, que aún no ha tratado en ninguna de nuestras conferencias militares y por el que existe en el Centro un extraordinario de la conferencia anterior sobre bases de operaciones, y á la brevedad posible daremos á nuestros lectores la correspondiente á la no menos interesante conferencia de esta tarde.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

LXXIII

Tuvieron los portugueses gran fortuna con tener rivales, hasta que holandeses primero y después los ingleses les arrebataron el centro de los mares.

Por lo demás, la administración de los iguales defectos que la española, en su patria se había sustituido el heroísmo al cálculo, se apoderó de todos el deseo de hacer una rápida fortuna, se corrompieron las costumbres, se desdijó la agricultura y disminuyó la población.

En las colonias se obstinaron en conquistar más de lo que podían conservar; desdaban mezclarse con los venidos, por lo cual no formaron una población que les tuviera cariños; se hicieron odiosos muchos y ces por sus abusos y vejaciones, y éstos fueron causa de que fueran muertas en Ormuz y en Ternate, por el furor del pueblo sublevado.

Tenía la autoridad suprema un Virrey ó Gobernador de las Indias que apenas duraba tres años.

El almirante de las Indias dependía de él; su tribunal de Goa decidía en las causas civiles y en las criminales, estaba reservado al Rey pronunciar la pena capital contra los nobles.

Un gran sueldo permitía al Virrey vivir con el boato que convenía, donde el lujo era tan necesario para satisfacer la fantasía Oriental y donde recibía homenaje de tantos Reyes.

Para mantener á estos en la obediencia é impedirles que emprendiesen algo en contra de la metrópoli se pusieron fortalezas en los puntos más apropósito y factorías

en los puertos, que les hacían árbitros de las mercancías y de sus precios.

Si cubrir la tiranía con el manto de la religión, permitieron en Goa la libertad de cultos, y el tribunal de la inquisición, que también lloraron, sólo tenía jurisdicción para los católicos; con las guerras y el tráfico creció la codicia y la rapina.

La poca duración de los Virreyes les impedía conocer las necesidades del país, por lo cual no pensaban más que en enriquecerse cuanto antes, imponían contribuciones á los buques que llegaban y por la pesca de las perlas.

Se concedía á los empleados civiles y militares tráfico por su cuenta, de donde se seguían abusos enormes, hacíase mercadería de la justicia, y el lujo encorbaba los ánimos hasta tal modo que los oficiales se marchaban á la guerra en planquín y se sentaban á la mesa entre bayaderas.

El desinterés del virrey, D. Juan de Castro, puede citarse como un verdadero portento.

Hiéndolo conseguido muchas victorias trató de despertar el ardor bélico, y quiso tener un triunfo al estilo de los romanos, por lo que dijeron en Portugal, que había vencido como cristiano y triunfado como gentil.

Habiéndole sido muerto su hijo en el sitio de Diu, quiso recibir las felicitaciones públicas, después de la toma de la ciudad; como faltase dinero para rastrear la fortaleza, contrató un empréstito en su propio nombre, y dió en prenda parte de su bizote.

Se conservó pobre, donde sus preloresores se enriquecieron, y cuando murió en los brazos de San Francisco Javier, el apostol de las Indias; dijo que no había empleado en provecho propio ni una sola moneja del Rey, y en su caja se le encontraron tres reales.

Pero los nuevos Virreyes de tal modo oprimieron á los venidos, que se formó una liga para arrojar de allí completamente á los portugueses; se propagó la insurrección desde Ambona y su jefe Idalca se lanzó á la pelea.

Al primer anuncio de la rebelión, salió enviado de Lisboa Luis de Ataíde con órdenes señaladas, y como é propusieron sus desalentados oficiales que aban toman los establecimientos lejanos concentrándose á defender á Goa, respondió: *Mientras yo viva no adquirirán los enemijos ni un pulmo de terreno.*

Mandó socorros á todas partes como si la capital no estuviera sitiada, sin dejar tampoco de enviar á Portugal las naves con el cargamento acostumbrado, y su constancia triunfó el fin.

Alcán fue muerto y los demás reyes vencidos.

Ataíde dominó el país, y hasta cortó los abusos del Gobierno portugués; pero pronto fue relevado como era costumbre.

Pasó Portugal á formar una nación con España, y pareció que iba á encadenar al mundo con su inmenso poder uniendo las Filipinas con las Colonias portuguesas y los inmensos dominios de América, dueña de los mares y en relaciones con la India, la China, Méjico, el Perú y posesiones en ambas Américas; queriendo ejercer el comercio exclusivo para lo que no bastaron las sus fuerzas. Pero Holán lesos para sostener su rebelión, se hicieron temibles en el mar; y las colonias portuguesas tuvieron entonces por enemigos á todos los de España. Con razón pudo decir pronto el historiador Charlin.

«Hoy Goa es durada, ya no existe; Goa donde espiró el anciano Gama y donde el divino Camoens padeció y cantó».

Próximo á ella, con el mismo nombre, se levantó otra ciudad, pero pobre y triste, aunque el orgullo portugués lo haya decorado con el nombre de Virreyato.

De la antigua ciudad no queda más que el desierto palacio de los gobernadores y cinco ó seis iglesias servidas por algunos frailes, como sacerdotes puestos allí para volar á un muerto.

Gaspar Balbi, veneciano, negociante en joyas, hallándose en 1579 en Alepo, resolvió visitar el Oriente, para lo cual se dirigió á Bir, sobre el Eufrates, navegó por este río, lleno de peligros hasta cerca de Bagdad; de esta nueva Babilonia, descendió por el Tigris á Bassora, y desde aquí á Ormuz, observando á la pesca de las perlas en Baharin; después llegó á Din y Goa, donde entonces estaba en toda su grandezza el poder de los portugueses.

No aumentó en nada este viajero las noticias ya sabidas en punto á historia y geografía, pero como mercader de la era se ocupó mucho de los precios de las mercancías y del mejor modo de manejarlas.

Desde Goa se dirigió á Chelín y por el cabo Comerín, á Santa Tomé, señalando los grandes adelantos alcanzados por las misiones de los jesuitas.

Navegó con comerciantes portugueses por el Pegú y Siam, cuya capital le pareció grandiosa y lo era, hasta que los Birmanos la destruyeron.

El rey de Pegú, preguntó al comerciante noticias de su país y al saber que se gobernaba sin reyes lo tomó á broma; le regaló una copa de oro, tapices de China y muchas esmeraldas, dándole por ellos piedras y trozos de plomo con que suplan la moneda.

No pudo Balbi ir á Avajara comprar rubies por una rebelión que se descubrió.

El Rey del Pegú llamó á todos los oficiales y gobernadores, sospechando que estaban en inteligencia con los revoltosos, y los hizo quemar con sus familias en número de cuatro mil.

Balbi describe la pompa triunfal que desfiló después, la marcha y las comidas, llamándole la atención los elefantes del Rey.

Dice el viajero que aquel pueblo era pacífico, tolerante y bueno en las buenas...

No podemos seguir la relación de este viajero en su vuelta, ni en la descripción...

Los holandeses, emancipados de España, no podían sostenerse sin el comercio...

Cornelio Hoatman, estando prisionero en Lisboa, se informó cuidadosamente...

Habiéndolo así efectuado, guió la primera flota holandesa que atravesó el Océano...

Antes de los negociantes de Amsterdam, se resolvieron a fundar un establecimiento...

Van Neck pasó allí con ocho bajelas, y establecieron Bancos en Java y en muchas...

Se multiplicaron después las Sociedades particulares, y para no perjudicarse y poder resistir mejor...

Mas como los holandeses se distinguieron pronto y sus empresas merecieron ser conocidas...

Manuel Diaz y Rodriguez. Madrid 23 de Marzo de 1894.

Josefina Cadarso

Entre la muchedumbre que llenaba las naves del granido Patón de marcos ilustres...

Contemplaba, con las facciones contraídas por la sorpresa y la emoción...

Allí estaba confundida entre todos y de todos desconocida, ella, la principal doliente...

A ella... A ella le dejó un nombre enaltecido por una existencia consagrada al culto del honor...

remediar sus escasos recursos me pareció obligado. El Congreso actual no veignora que existe en ese...

San Fernando, Marzo 22. J. T. G.

LOS INGLESES EN GALICIA

Un periódico santiagués da noticia de la visita que días pasados hicieron a aquella población...

El objeto de su viaje fué admirar los monumentos que encierra la histórica Compostela...

Con tal motivo, El Eco de Santiago dice que la referida compañía se propone establecer con sus vapores...

El Eco, que ve en estas excursiones un medio de que Santiago se viese visitado por gran número...

El Eco, que ve en estas excursiones un medio de que Santiago se viese visitado por gran número...

CUENTO

EL GRAN SEÑOR

En 1894, siendo yo pasante de Mr. Roblique, notario de Marville, vi por primera vez al caballero de Rosnes.

Durante la semana de Pascua me encargó mi principal de una misión cerca de su cliente...

Tratábase, según creo, de la firma de una obligación hipotecaria. Aquel viaje era para mí un paseo...

Partí al amanecer de un día del mes de Abril y tomé por un atajo, con objeto de acortar el camino...

Durante el trayecto, recordé lo que había oído decir acerca del personaje á quien iba á visitar.

Narciso de Rosnes frisaba en los setenta años, pues había nacido en 1791, durante la emigración.

Segundó de familia y caballero de Malta, había pasado su infancia y su primera juventud en Baviera...

Con una parte de este dinero había comprado en Tremont un caserón desmantelado y un trozo de las antiguas tierras...

Con el resto de la indemnización se aseguró una renta vitalicia de tres mil escudos. Dedicábase á la caza y á la pesca...

Después de la revolución de 1830 añadió otra ocupación á sus habituales pasatiempos. Furibundo legitimista...

Recordando estas cosas llegué á Tremont, donde un muchacho me acompañó al domicilio del caballero Rosnes.

Llamé á la puerta y se me presentó una mujer de edad avanzada, la cual, después de haber conocido el objeto de mi visita...

—¿Señor, señor! Hay aquí un joven que desea hablar con usted de parte del notario.

—¿Que pase adelante! Y entré en una sala, blanqueada con cal, cuyo centro estaba ocupado por un billar.

Junto á una ventana, y sentado en amplia butaca, hallábase el señor de Rosnes leyendo El Universo.

Saque de mi bolsillo el documento, y después de varias explicaciones me puse á leerlo.

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

—¿Cómo!—exclamó de pronto, interrumpiendo su lectura.—¿Qué dice aquí? «Narciso de Rosnes, propietario...»

del año anterior; pero al final brindó también el gran señor á la salud del Rey.

Al despedirme, me acompañó hasta el patio y me murmuró al oído:

—Diga usted al notario que pagará religiosamente los intereses y el capital, tan pronto como S. M. esté de regreso.

Tal fué mi última entrevista con el señor Rosnes.

Las sobriñas habían dado al traste con todo lo que el infeliz poseía.

El buen señor murió á consecuencia de una apoplejía fulminante, y con tal motivo, en Noviembre de 1851, volví á Tremont...

En un cajón de una mesa encontramos el testamento del señor de Rosnes, el cual institúa por único heredero de sus bienes al duque de Burdeos, «rey de Francia.»

El cadáver del señor de Rosnes debió estremecerse bajo la tierra del cementerio de Tremont, donde, por espacio de algunos años sus numerosas ahijadas le llevaron flores y coronas el día de difuntos.

Según dice La Gaceta de Frankfurt, el Gobierno de Rusia hace grandes preparativos en el Báltico en previsión de que Inglaterra quisiera intervenir en el arreglo de la guerra ruso-japonesa.

El representante de la casa Naviera de Nueva York, á la cual encargó el Gobierno chileno los buques Capitán Prato y Chacabuco...

La Dieta (Parlamento japonés), ha comenzado ya sus tareas.

El Sr. Katsura, en un notable discurso, ha dicho que la política del Japon en el Extremo Oriente, tuvo siempre por norma el mantenimiento de la paz...

Reunidos en el Ayuntamiento los Sres Echegaray, marqués de Guadalquivir, el presidente de la Diputación y el alcalde...

La Dieta (Parlamento japonés), ha comenzado ya sus tareas.

El Sr. Katsura, en un notable discurso, ha dicho que la política del Japon en el Extremo Oriente, tuvo siempre por norma el mantenimiento de la paz...

Reunidos en el Ayuntamiento los Sres Echegaray, marqués de Guadalquivir, el presidente de la Diputación y el alcalde...

La Dieta (Parlamento japonés), ha comenzado ya sus tareas.

El Sr. Katsura, en un notable discurso, ha dicho que la política del Japon en el Extremo Oriente, tuvo siempre por norma el mantenimiento de la paz...

Reunidos en el Ayuntamiento los Sres Echegaray, marqués de Guadalquivir, el presidente de la Diputación y el alcalde...

La Dieta (Parlamento japonés), ha comenzado ya sus tareas.

El Sr. Katsura, en un notable discurso, ha dicho que la política del Japon en el Extremo Oriente, tuvo siempre por norma el mantenimiento de la paz...

Reunidos en el Ayuntamiento los Sres Echegaray, marqués de Guadalquivir, el presidente de la Diputación y el alcalde...

La Dieta (Parlamento japonés), ha comenzado ya sus tareas.

El Sr. Katsura, en un notable discurso, ha dicho que la política del Japon en el Extremo Oriente, tuvo siempre por norma el mantenimiento de la paz...

Reunidos en el Ayuntamiento los Sres Echegaray, marqués de Guadalquivir, el presidente de la Diputación y el alcalde...

La Dieta (Parlamento japonés), ha comenzado ya sus tareas.

El Sr. Katsura, en un notable discurso, ha dicho que la política del Japon en el Extremo Oriente, tuvo siempre por norma el mantenimiento de la paz...

Reunidos en el Ayuntamiento los Sres Echegaray, marqués de Guadalquivir, el presidente de la Diputación y el alcalde...

La Dieta (Parlamento japonés), ha comenzado ya sus tareas.

El Sr. Katsura, en un notable discurso, ha dicho que la política del Japon en el Extremo Oriente, tuvo siempre por norma el mantenimiento de la paz...

Reunidos en el Ayuntamiento los Sres Echegaray, marqués de Guadalquivir, el presidente de la Diputación y el alcalde...

La Dieta (Parlamento japonés), ha comenzado ya sus tareas.

El Sr. Katsura, en un notable discurso, ha dicho que la política del Japon en el Extremo Oriente, tuvo siempre por norma el mantenimiento de la paz...

estudio que cada individuo de la Comisión realice por sí, delibere y escoja ésta lo que crea más original y acertado...

Dirigirse á los Centros y representaciones de la nobleza, del comercio é industria y otras entidades sociales...

Recibir con aprecio cuantos indiciaciones, auxilios ó cooperaciones tengan á bien los amantes de nuestra literatura...

Reunidos los antecedentes suficientes, congregarse de nuevo para adoptar acuerdos más concretos y proponerlos á su vez á la Junta general del centenario.

El viaje del Rey.

Comunican desde Palma que el vicepresidente de la Comisión provincial ha recibido un telegrama del presidente del Consejo de Ministros...

Durante la expedición á Palma el Rey se alojó á bordo del aviso Giralda.

En vista del citado telegrama, la Diputación adoptará los acuerdos convenientes para tributar á D. Alfonso un recibimiento digno de la autoridad que representa.

Los republicanos, que tienen mayoría de concejales en el Ayuntamiento, se muestran decididos á no consentir en modo alguno que se gaste un céntimo en festejos.

El alcalde procurará, por su parte, suavizar las asperezas y resistencia que ofrecen los ediles republicanos...

Según comunican desde La Coruña, ya han terminado las obras del monumento erigido en el pueblo de Carral...

El monumento consiste en una monumental cruz de piedra labrada con el escudo de Galicia sobre un airoso basamento.

La idea del monumento la inició la Sociedad «Liga Gallega.»

La inauguración se verificará dentro de unos días, aniversario del triste día.

Prepárase una excursión regionalista, organizando un programa que sea digno coronamiento del homenaje rendido á las víctimas de 1846.

Información de Marina. Se ha resuelto que de no quedar recibido para fin del corriente...

Se ha concedido licencia de dos meses, por enfermo, al primer Médico D. José Ruiz de Valdivia...

Ha sido destinado al Departamento de Ferrol el Contador de navío D. Wenceslao Fernández Rajal.

Se ha resuelto que de no quedar recibido para fin del corriente...

Se ha concedido licencia de dos meses, por enfermo, al primer Médico D. José Ruiz de Valdivia...

Ha sido destinado al Departamento de Ferrol el Contador de navío D. Wenceslao Fernández Rajal.

Se ha resuelto que de no quedar recibido para fin del corriente...

Se ha concedido licencia de dos meses, por enfermo, al primer Médico D. José Ruiz de Valdivia...

Ha sido destinado al Departamento de Ferrol el Contador de navío D. Wenceslao Fernández Rajal.

Se ha resuelto que de no quedar recibido para fin del corriente...

Se ha concedido licencia de dos meses, por enfermo, al primer Médico D. José Ruiz de Valdivia...

Ha sido destinado al Departamento de Ferrol el Contador de navío D. Wenceslao Fernández Rajal.

Se ha resuelto que de no quedar recibido para fin del corriente...

Se ha concedido licencia de dos meses, por enfermo, al primer Médico D. José Ruiz de Valdivia...

Ha sido destinado al Departamento de Ferrol el Contador de navío D. Wenceslao Fernández Rajal.

Se ha resuelto que de no quedar recibido para fin del corriente...

Se ha concedido licencia de dos meses, por enfermo, al primer Médico D. José Ruiz de Valdivia...

Ha sido destinado al Departamento de Ferrol el Contador de navío D. Wenceslao Fernández Rajal.

11 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,"

JUAN FRANCO

EL GUARDIA-MARINA PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL POR D. N. F. CUESTA

todo ese dinero, y si no duraren puedo reemplazarlos con otro capullo viejo de dientes...

La Harpy permaneció quince días en la bahía de Gibraltar, y Juan tuvo ocasión de volver á tierra con Asper...

Una mañana Juan entró en el departamento de los guardias marinas, y encontró al joven Gossett sollozando.

—¿Qué tiene usted mi querido Gossett? le preguntó con la misma política que ha-

bitualmente trataba á todo el mundo. —Vigors me ha dado una zurra con un calabrote...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—¿Por qué preguntó Juan. —Porque dice que el servicio está dado al diablo...

—Haré lo que usted quiera, contestó el muchacho, con tal de que me defienda contra ese tirano cobarde.

—¿Se refiere usted á mí? gritó Vigors que se había detenido á la puerta de la cámara.

—Diga usted que sí, dijo Juan. —Sí, gritó Gossett.

—¿Lo dice usted por mí? —Entonces me parece que tengo que dar á usted otra ración de esto, dijo Vigors...

—Me parece que debe usted dejar eso á un lado, señor Vigors.

—Mézelese usted en sus negocios, contestó Vigors poco complacido con las palabras de nuestro héroe.

—No hablo con usted y le estimaré que no me dirija nunca la palabra; tengo el derecho de elegir mis relaciones...

—En eso puede usted hacer lo que guste, señor Vigors, contestó Juan.

—Usted tiene el derecho de elegir sus relaciones, y yo también tengo el de escoger mis amigos...

—Este muchacho es amigo mío, señor Vigors.

—Entonces, contestó Vigors que no podía dejar de replicar, á un á riesgo de sostener otro combate...

vapuleo; y enseguida trató de poner por obra su amenaza.

—Entonces me tomaré la libertad de defender á mi amigo, contestó Juan; y puesto que usted me ha llamado nivelador voy á probarle que merezco ese nombre...

—Ahora, joven, dijo Juan dirigiéndose á Gossett y cogiendo el cabo de manos de Vigors, haga usted lo que le mando y déle un buen vapuleo.

—Si usted no lo hace, se lo daré yo á usted.

Gossett no esperó á que le amenazasen segunda vez; el placer de vapulear á su enemigo, aunque no fuera más que por una vez, era bastante para estimularle á poner manos á la obra.

Juan con los puños cerrados dispuesto á protegerle si Vigors mostraba resistencia, se paseaba de un lado á otro; pero Vigors estaba demasiado aturdido con el primer golpe y recibió la zurra tranquilamente.

—Así está bien, dijo Juan.

—Ahora no se asuste usted, señor Gossett; la primera vez que trate de ofender á usted, no estando yo presente, tan luego como vuelva yo á la cámara y usted me lo diga, tendrá su merecido; ya que me llama Juan Igualdad, quiero que me lo llamen por algo.

Cuando Jolliffe, que había presenciado la escena, encontró á solas á nuestro héroe, le dijo:

—Me permito darle á usted un consejo, joven: En adelante no riña usted por otros; pronto se le presentará á usted ocasión de saber que tiene usted bastante que reñir por sí mismo.

Discutieron este punto por espacio de media hora y después se separaron.

man Juan Igualdad, quiero que me lo llamen por algo.

Cuando Jolliffe, que había presenciado la escena, encontró á solas á nuestro héroe, le dijo:

—Me permito darle á usted un consejo, joven: En adelante no riña usted por otros; pronto se le presentará á usted ocasión de saber que tiene usted bastante que reñir por sí mismo.

Discutieron este punto por espacio de media hora y después se separaron.

Jolliffe tenía razón.

Juan comenzaba á encontrarse constantemente excitado á pelear, y el capitán y el primer teniente, aunque no le retiraron su protección, pensaron que ya era tiempo de que Juan supiera por experiencia que á bordo de un buque de guerra todos y todo deben encontrar un nivel.

Había á bordo de la corbeta Harpy un hombre llamado Easthupp, que hacía el oficio de despensero.

Aquel era el segundo buque en que servía.

—¿Cómo había entrado en el servicio? Nadie lo sabía.

Pero el hecho era que había sido reclutado entre la hez del pueblo y había sido enviado á bordo del Tender, primer buque en que había servido con una carta de recomendación de los magistrados.

Era natural de Londres; había sido aban-

Con el fin de evitar deficiencias en el buen régimen del servicio, se ha dispuesto que a los primeros, segundos y terceros practicantes que se hallen en el primer tercio de sus respectivas escalas y próximos al ascenso, al empleo inmediato superior, y no tengan cumplidas las condiciones reglamentarias para el mismo, se les facilite el cumplimiento de este requisito.

Se ha dispuesto que embarquen en el acorazado Numancia los alféreces de fragata alumnos D. Juan Antonio del Rivero y Coey, D. Jaime Riner Robineón, D. Manuel Vela y Bermúdez, D. Jorge Espinosa de los Monteros y Barnejillo, D. Alvaro Espinosa de los Monteros y Barnejillo, don Luis Manuel de Villena y Jicómo, D. Pablo Mateo Sigista y Pratosi, D. Manuel Gutiérrez Corcuera; y en el crucero Carlesal Cisneros D. Moisés Robellón y Domínguez, D. Rafael Estrada y Arnáiz, D. Luis Felipe Bauzá y Ruiz de Apolaca, D. José Rodríguez y García, D. Diego de Argumosa y D. Manuel Pastor y Tomasoty.

Se ha convalidado el retiro definitivo, al comandante de Infantería de Marina D. Antonio Fernández y Fernández.

Ha sido nombrado para el mando de la primera sección del Cuartel núm. 34, el capitán de Infantería de Marina D. Luis Martínez Ratanero.

Se ha dispuesto la baja definitiva del capitán de Infantería de Marina D. José Rodríguez Marfori.

EL VIAJE REGIO

POR TELÉGRAFO

Barcelona 23.

La Cámara de Comercio se asocia a los festejos reales.

En el programa de éstos figuran: fiestas regionales, colombiadas, bailes, banquetes, recepción popular, todo organizado por elementos particulares.

El Rey visitará el nuevo cementerio y depositará coronas sobre la tumba de los antepasados ilustres.

No se ha confirmado la noticia de la llegada de una Escuadra inglesa durante la estancia de D. Alfonso en esta capital.

Comunican de Tarrasa y Sabadell que se retiran los preparativos para recibir al Rey.

Palma 24.—Recibido el 24.

El presidente de la Diputación provincial ha recibido un telegrama del jefe del gobierno Sr. Maura, anunciándole que el rey D. Alfonso llegará a esta capital el 16 al 20 de Abril próximo, y que durante su estancia aquí se alojará en el *Gratal*.

La Diputación y Ayuntamiento organizarán diferentes festejos.

El emperador de Alemania ha concedido a Juan P. Faltavoli, concejal de aquella nación en Mahón, la cruz de caballero de la Orden de Prusia.

Servicio telegráfico

Movimiento marítimo.

Puerto Rico 23.

Hay un zarzapalo con rumbo a las Palmas al vapor correo de la Compañía Transatlántica *Montserat*.

En la Cámara francesa.

Paris 24. (4 m.)

Cámara de los Diputados.

Con el objeto de no tener la aprobación del proyecto de ley, suprimiendo los establecimientos de enseñanza de las congregaciones religiosas la Cámara acordó prorrogar la sesión.

Después de una discusión interminable quejan aprobados tres artículos relativos al plazo en que deberán cerrarse los establecimientos comprendidos en la ley.

Se prestan numerosas enmiendas a los dos últimos artículos.

La oposición hace obstrucción pidiendo votación nominal para cada una de las enmiendas y de los artículos.

A las tres y cuarenta de la madrugada se desahoga por mayoría una enmienda del Sr. Sprenk, levantándose la sesión.

LAS CORTES

SENADO

Sesión del día 24.

Abre la sesión a las tres y media el Sr. Azérraga.

Los escuños muy concurridos.

En el banco azul, los Sres. Maura, Osma y Sánchez de Toca.

Apróbase el acta de la sesión de ayer.

El conde San Bernardo interroga al Gobierno acerca de la cuestión agraria en Andalucía.

Recomienda al ministro de Instrucción pública, que cuando efectúe el viaje proyectado con S. M. se fije bien en los campos de Cataluña y en los de la región anataluza.

Entiende que la crisis agraria es efecto del desequilibrio que existe entre la producción y el consumo.

Habla de la miserable situación en que se encuentran los obreros agrícolas sujetos a miserables sueldos que no bastan a cubrir sus más elementales necesidades.

Excita al Gobierno a que procure remediar estos males con cuantos medios tiene a su alcance.

El presidente del Consejo le contesta asegurando que el Gobierno se preocupa seriamente de las crisis obreras, pero que en poco tiempo no puede llevar a cabo la completa transformación que exige el precario estado de la agricultura.

Aunque sin desconocer que es mucho lo que puede hacerse desde la *General*, juzga que más aún pueden hacer las iniciativas individuales y colectivas.

Proponiendo que si el actual Gobierno llega a la primavera, llevará a cabo medidas que consideren provechosas para la agricultura.

Rectifica al conde de San Bernardo.

El Ministro de la Gobernación ofrece estudiar el asunto y se pasa a la

ORDEN DEL DÍA

Sin debate son aprobados los dictámenes: Sobre responsabilidad civil de los funcionarios públicos.

De protección a la infancia.

Concediendo prórroga para la terminación de las obras del ferrocarril de Olot a Girona.

Autorizando la reducción del ancho de la vía férrea de Sarriá a Barcelona.

Convirtiendo en circunscripción los distritos electorales de las Palmas y Gafá.

Concediendo pensión a D.ña Vicenta González, viuda del primer teniente de la Guardia civil D. José Brito, muerto en Filipinas.

Extinguiendo del impuesto correspondiente a la concesión del marquesado de Martínez Campos.

Varios de carreteras.

Vótase definitivamente el proyecto de ley modificando el artículo 3.º del Real decreto sobre matrimonios de militares; el proyecto de ley declarando de interés general el puerto de Montja (Pontevedra), y concediendo varios créditos al presupuesto del ministerio de la Gobernación.

Resuélvese la Interpelación del Sr. Labra sobre política internacional.

Interviene en el debate el Sr. Gullón, en nombre de la minoría democrática.

CONGRESO

Sesión del día 21

Abrese a las tres y cincuenta y cinco, bajo la presidencia del Sr. Romero.

Se lee y aprueba el acta de la anterior.

(En el banco azul, los Sres. Alendossalar, Ferrández y Domínguez P. secular).

El Sr. Romero manifiesta que de acuerdo con las distintas opiniones de la Cámara, se incluye el orden de la sesión, empezando por la orden del día en perjuicio de las horas destinadas a responder a la pregunta, en vista de que se va a dar término a las tareas parlamentarias.

Se aprueban varios dictámenes y definitivamente algunos proyectos de ley.

Ahora se entra en ruegos y preguntas.

El Sr. Ferrández contesta a las preguntas que hizo ayer Lorrux. Manifiesta que cuando se enteró de que el nombramiento del delincaente era antirreglamentario, ordenó que quedara sin efecto.

El Sr. Lorrux da las gracias y pregunta si es verdad que un Subinspector de Ingenieros de la Armada no se halla paralizado, sigue prestando servicios en activo.

El Sr. Ministro de Marina, contesta que se enterará.

Varios señores diputados formulan distintas preguntas que no se oyen por el clamoreo que hay en la Cámara.

El Sr. Brill se refiere al catedrático D. Odón Bueti y a los bienes que reporta a la ciencia las excelsiones de enseñanza.

Dice que se va a establecer en Baleares un Gabinete biológico, del cual va a hacerse cargo la Universidad de Oviedo, cuando lo más natural es que se encargue de de Barcelona, y más tentado Catedrático tan docto.

El Ministro de Instrucción contesta que no tiene antecedentes sobre el asunto, que lo adquirirá; pero que desde luego le asegura que nadie ha solicitado nada en perjuicio del señor de Bueti, cuyo nombre le es gratamente conocido, ni él estará dispuesto a perjudicarlo.

El Sr. Rosell habla del mismo asunto y pide que se establezca pronto el citado laboratorio biológico.

El Sr. Ferrández Blanco dirige un ruego al Ministro de la Gobernación.

Esto le contesta al Sr. Maura respecto al caso de Vallegang y dice que ya manifestaba a que se refirió ayer, que se sancionó arrojándose a un pozo fué enterrada en sagrado.

El Sr. Nougués.

Ocupase nuevamente de las obras de canalización del Ebro.

Dice que sin que él quiera ofender al ministro de Agricultura, no hay quien convenza a los vecinos de la región tortosina de que hay interés en no realizar una seria investigación, porque se sabe que hay varios señores que cobran sendas miles de pesetas desde Madrid, sin que allí hagan nada de provecho.

El Sr. Lorrux.

El día 1.º de Noviembre de 1903 dice que desaprobaré de su domicilio en Barcelona, una mujer, cuyo marido ha estado en la cárcel por auto del juez sin fundarse en nada racional para acusarle.

El Sr. al ministro del ramo que procure deshacer esta arbitrariedad, porque no va a estar preso este infeliz mientras duren las exploraciones que hace el juez en el Mediterráneo.

Anuncia el Sr. Lorrux una Interpelación al ministro de la Guerra sobre interpretación de la ley de sargentos.

Protesta de que plazas que corresponden a sargentos que sirvieron al Ejército, cuyas únicas aspiraciones eran obtener una credencial que les ofrezca la ley, pero que les niegan los ministros, las ocupan quienes no tienen derecho alguno.

El Sr. Lorrux insiste en su denuncia contra el juez de San Martín de la Vega, dirigiendo duros ataques a los jueces por quienes se trata de hacer algunas víctimas que no han cometido ningún delito.

El Sr. Pugaerter interviene negando a todo exactitud y afirmando que Lorrux ha sido mal informado.

El Sr. Lorrux rectifica y aporta datos para demostrar la razón de sus acusaciones.

El "trust," del acero en 1903.

Los periódicos norteamericanos publican un extracto de la Memoria presentada a los accionistas por *trust* del acero, al terminar el año de 1903.

Nada mejor para tener idea del colosal organismo que la lectura de las siguientes cifras, extractadas de dicha Memoria.

Los beneficios líquidos del *trust* ascendieron durante el ejercicio de 1903-04, a 535.500.000 dólares, existiendo una amortización de 26.500.000 dólares respecto al año anterior. La extensión en efectivo en las cajas del *trust* era de 66.093.583 dólares.

Estaban empleados por el poderoso sindicato 167.703 hombres, representando sus sueldos un total anual de 120.763.893 dólares.

Los dividendos pagados por *trust* se elevaban a 43 millones.

Están valoradas sus propiedades en dólares 1.357.374.489.

Han producido sus factorías 7.635.000 toneladas de manufacturas, rindiendo ésto un beneficio líquido de 109 millones de dólares, ó sea un promedio de 16 dólares por tonelada.

Son accionistas del sindicato 21.928 individuos.

También poseen valores del *trust* 37.627 empleados del mismo.

INFORMACIÓN POLÍTICA

El proyecto de alcoholes.

Los representantes de las comarcas interesadas en el proyecto de alcoholes, estuvieron anoche reunidos durante cuatro horas, al cabo de las cuales, y después de

amplia discusión, quedaron acordadas unas bases cuya parte principal consiste en proponer un derecho diferencial de 8 pesetas por hectolitro para los alcoholes vínicos y 40 pesetas para los industriales.

Terminada la reunión, fueron al Congreso, donde informaron varios representantes ante la Comisión que entiende en el proyecto, y propusieron a ésta la aceptación del acuerdo que dejamos consignado.

Enmienda de los demócratas.

La minoría democrática del Senado ha presentado al proyecto de los carbones, una enmienda que dice así:

«Se recomienda al Gobierno que negocie con las Compañías explotadoras de las líneas férreas de la Península, en virtud de concesiones hechas por el Estado, las rebajas de las tarifas de transporte de los carbones de todas clases extraídos de las minas de la Península, sobre la base de que la tarifa por el mayor recorrido, dentro de la Península, no pueda exceder del 50 por 100 del valor del carbón transportado, al precio de su venta en las minas.»

El Gobierno asimismo eximirá de los derechos de puerto y demás espaciales que gravan el transporte del carbón del país.

El Gobierno dará cuenta a las Cortes del uso que haya hecho de esta recomendación en el término de seis meses, a contar desde la promulgación de la presente ley.

Palacio del Senado, etc.—Eugenio Montero Ríos.—Manuel Ezquerra.—Pío Gullón.—J. López Domínguez.—José Malquer.—El marqués de Rianosa.—Juan Rosell.

Despacho con S. M.

El señor Presidente del Consejo fué esta mañana a Palacio para despachar con Su Majestad e informarle de los asuntos del día.

Puso también a la firma del Rey, los siguientes decretos:

Disponiendo que pase a la sección de reserva del Estado Mayor General, por haber cumplido la edad reglamentaria, el General de brigada D. Enrique Cialdini.

Promoviendo a General de brigada al Coronel de infantería D. Enrique Cialdini. Suspendiendo las sesiones de Cortes.

Las Cámaras.

En la alta Cámara ha continuado esta tarde con escasa concurrencia de senadores la interpelación del Sr. Labra, sobre política internacional.

En representación de la minoría democrática ha hablado el Sr. Gullón, exponiendo el criterio de su partido en tan importante cuestión.

A última hora rectificaba el Sr. Labra, exponiendo que éste termina para leer el decreto de suspensión de sesiones.

En el Congreso la sesión ha estado dedicada a ruegos y preguntas de escaso interés.

Consejo de Ministros.

Es muy probable que después de suspender las sesiones se reúnan los ministros para cambiar impresiones.

Suspensión de sesiones.

El decreto formado esta mañana por el R. y para la suspensión de las sesiones, está redactado con la fórmula de costumbre y consta por tanto de un sólo artículo que dice:

«Se suspenden las sesiones de Cortes en la presente legislatura.»

Será leído al terminar el debate planteado en la Alta Cámara sobre política internacional.

SUCESOS

En la calle de Atocha, anoche a las ocho una joven de 18 años llamada Dolores Amador Díez, dió a luz un rubio niño en el portal de la casa número 120 de la mencionada calle.

Fué auxiliada por un guardia de seguridad y un médico de la Casa de Socorro del distrito del Hospital, siendo conducida en unión de su hija al Hospital General.

Un joven llamado Faustino Tepatán, fué víctima anoche a las diez de un atraco en la calle de la Audiencia.

Tres desconocidos le sujetaron, rompiéndole la americana y robándole el reloj y la cadena, dándose después a la fuga sin que hasta ahora se sepa de ellos.

PUBLICACIONES

Acompañando un lujoso cartel del notable artista Xiró, acaba de aparecer el número 28 de la acreditada publicación *Memoria, Revista Comercial Ibero Americana*, que cual sostiene acostumbrado, a su importante texto añade variedad de ilustraciones que la hacen verdaderamente interesante.

El cartel a que hacemos mención, es el tercero de la serie que viene publicando desde el primero de año con general aplauso y destinado, como todos, a la ilustración del artículo para los niños.

La sección comercial, que viene en suplemento separado, merece recomendarse por la diversidad de artículos que edita y la concienzuda información de sus precios, así como por el extenso detalle del movimiento de importación y exportación de esta plaza.

Transcribimos el sumario de dicho número para que nuestros lectores puedan formar concepto de su importancia.

SENARIO

La guerra ruso-japonesa, *Noticias de la semana*, *Arturo Morera*.—D. S. tan denotadas, *Arturo Morera*.—E. J. Barro, *Norberto Font y Sagués*, *prohibido*.—Comisión Comercial Ibero Americana. —El algodón en el Paraguay.—Crónica Española, *Sateca for Canada*.—Crónica Argentina, *E. Maura Sanz*.—Noticias generales.—Notas bibliográficas.—Sección Financiera, *A. C.*

La nota saliente del núm. XI de *La Ilustración Española y Americana* la constituyen interesantes fotografías y artísticos dibujos de Pedrero y de Gaula, formando amplia y completa crónica gráfica de la entrevista del Emperador de Alemania con el Rey de España.

Avaloran el citado número otros grabados muy bellos y texto tan ameno como escogido.

La Casa

más importante de España en semillas, forrajeras, José Morera. San Sebastián (Guipúzcoa).

NOTICIAS

La Sociedad de autores españoles, ha dirigido a las Comisiones del Senado y del Congreso, una exposición para que no se aumente el impuesto a los espectáculos teatrales.

El Congreso y el Gobierno, asumiendo justas las observaciones hechas, ha aceptado una enmienda recargando el impuesto sólo a las corridas de toros y riñas de gallos, y dejando el de los espectáculos teatrales tal como se halla establecido sin aumento alguno.

S. M. el Rey ha señalado las siguientes horas para las capillas de Semana Santa y Domingo de Pascua: Domingo de Ramos, a las diez y media, Jueves Santo, a las doce. (Livariorio a la una y media de la tarde); Viernes Santo, a las nueve y Domingo de Pascua a las once.

Mañana con motivo de la festividad de la Encarnación, habrá también capilla pública a las once de la mañana.

En la Dirección general del Instituto Geográfico y Estadístico, se ha creado por Real orden el Negociado de Astronomía y Meteorología, habiendo sido nombrado jefe del mismo el ingeniero D. Rafael Alvarez.

S. M. la Reina asistió ayer al concierto de la Sociedad Filarmónica madrileña.

Con destino a los alumnos ciegos que se educan en el Colegio Nacional, ha recibido este centro 10.000 pesetas para que con la renta se instituyan dos premios en metálico, que habrán de otorgarse a los colegiales que reúnan determinadas condiciones al finalizar el ejercicio.

Hoy jueves, de seis a siete de la tarde, el señor D. Vicente Lampérez explicará en el Ateneo acerca de «Historia de arquitectura cristiana española».

A las nueve y media de la noche continuará en la Sección de Ciencias morales y políticas la discusión de la memoria del Sr. Gay «La enseñanza en España».

Ayer por la mañana ha visitado al Gobernador del Presidente de la Diputación provincial, interesándole la oportuna autorización para adquirir un coche de los que presta servicio actualmente en las ambulancias de Sanidad Militar para conducir enfermos atacados del tífus desde el Hospital Provincial al de epidemias.

Hasta que se adquiera dicho coche para la conducción de enfermos, el Capitán General ha cedido uno de los de las ambulancias, para que preste tan necesario servicio.

Mañana, festividad de la Encarnación, se verificará una gran novillada, lidiándose seis toros, después de tinta y cerrado, de la ganadería de Gamero Cirio, de Sevilla, siendo los matadores los aplaudidos diestros Regalado, Cambero y Mazzantini.

Por telégrafo

Movimiento marítimo.

Vera Cruz 24.

Presidente de la Habana ha llegado el vapor correo de la Compañía Transatlántica *Manit* Cuba.

Sakharov, ministro de la Guerra.

San Petersburgo 24.

El general Sakharov ha sido nombrado en propiedad, ministro de la Guerra.

Acorazado ruso a pique.

Londres 24.

Los periódicos publican esta mañana despatches dando cuenta de que en el último bombardeo de Port-Arthur un acorazado ruso fué echado a pique.

El Emperador Guillermo en Nápoles.

Nápoles 24.

A las nueve y cuarto de la mañana ha llegado a este puerto el trasatlántico *Kronos* *Abadi*, que conduce al Emperador Guillermo.

La Escuela Italiana saludó al Soberano con las salvas de ordenanza.

La marinería dió hurras entusiastas.

Protesta.

The Standard protesta contra el proyecto de abandonar los asuntos de Marruecos a la influencia francesa.

RELOJES

Mediante convenio con una acreditada fábrica, ofrecemos a nuestros suscriptores

relojes de bolsillo

(como el titulado reloj militar, por el precio de 9 pesetas, y por una más, ó sean en total 10 pesetas, se envían a provincias bien embalados y certificados.)

Por 18 pesetas serviremos un magnífico reloj de bolsillo, marca EL DIARIO ESPAÑOL.

El importe ha de ser remitido en metálico ó en letra, a la vez que se hace el pedido.

Dirigirse a la Administración de EL DIARIO ESPAÑOL.

LAS FAMILIAS

que tienen hijos en el período del desarrollo y les dan la *Emulsión Espinosa* legítima española, durante el Otoño ó Invierno, consiguen evitarles muchas enfermedades propias de la edad y sobre todo, que el crecimiento se efectúe con toda regularidad. El mejor precepto higiénico en la niñez es una buena nutrición y reconstitución del organismo debilitado y esto se consigue con la *Emulsión Espinosa*, cuyo precio está al alcance de todos.

—Venta, Farmacias y Droguerías.

Anteojos roca precisión

Únicos que conservan y mejoran la vista, las vistas por los mejores Doctores y Oculistas como garantía se dan a prueba, y no siendo satisfactorios a la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubois, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

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

Importante

Búscanse en cada ciudad de España, hombres, mujeres y un representante para darle trabajo en casa, artículo novedad, fácil, lucrativo, invento admirable y nunca visto. Enviase gratis franco domicilio muestrario elegante y explicaciones en español.—Escribir con sello de 25 céntimos a la Sociedad Italiana. Corso Umberto I, 402, Roma (Italia).

Diarreas, Vómitos, Gastralgia

SALICILATOS

DE BISMUTO Y CERIO

ESPINAR

Conocidos por los principales Médicos de España por los excelentes efectos de este precioso medicamento, lo recomendarán con resultados seguros y rápidos en la curación de la

Dibenteria ó Diarrea crónica, Dispepsias, Cáncer del Estómago, Vómitos de las embarazadas, Diarrea de los tísicos, Gastralgias, Cólera infantil, Flebre 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.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE AYER

FONDOS PÚBLICOS

4 por 100 perpetuo interior

Fija corriente..... 75 18
Ídem próximo..... 75 29

Al exterior

Serie F. de 50.000 pta. nominales..... 75 15
• E. de 35.000 75 16



El Escudo de Barcelona.

Gran kazar de ropas hechas

PRECIADOS, 21 Y 23, MADRID

DURANTE EL MES DE MARZO rebaja del 25 por 100 en las existencias de invierno

Véanse algunos precios.

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

SERVICIOS

DE LA

COMPANIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 2 y 30 Enero, 27 Febrero, 26 Marzo, 23 Abril, 21 Mayo, 18 Junio, 16 Julio, 13 Agosto, 10 Septiembre, 8 Octubre, 5 Noviembre y 3 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japon y Australia.

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 29 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Lluís, Colón, San Juan, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Curaçao y Trinidad, con trasbordo en Curaçao.

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

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

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimestral saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 26 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

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

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La Empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

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

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

Dos salidas semanales de dos puertos comprendidos entre Bilbao y Marsella.

SERVICIO SEMANAL ENTRE PARAJES, OLIVÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURDEOS.

Se admite carga á flete corrido para Rotterdam y puertos del Norte de Francia.

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyos, Consignatario.

Pastillas Bonald

Lo más eficaz para las enfermedades de la boca y de la garganta. Calman la tos, combaten la Gripe y facilitan la expectoración. Todos los médicos las recetan y elogian sus virtudes.

De venta en todas las farmacias y en la del autor Nuñez de Arce, 17, Madrid. —Caja, 3 pesetas.

Elixir antibacilar Bonald

(de Thiccol compuesto)

Lo mejor para combatir las afecciones del aparato respiratorio, entarras, faringo-faríngeas, bronco-pulmonares, infecciones gripales y palúdicas, procesos fisiológicos, etc., etc.

De venta en farmacias y en la del autor, Nuñez de Arce, 17, Madrid.—Frasco, 5 pesetas.

ACANTHA VIRILIS

Poliheroofosfatada Bonald. Medicamento antineurótico y antiadipático. Tonifica y nutre los sistemas óseo muscular y nervioso y le va á la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.

De venta en farmacias y en la del autor, Nuñez de Arce, 17, Madrid.—Frasco, 5 pesetas.

Diario de la Marina

TALLERES: Veneras, 5 MADRID

En los talleres de este acreditado establecimiento se confecciona toda clase de trabajos tipográficos, con notable perfección, rapidez y economía.

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

- Facturas
- Membretos
- Tarjetas
- Talonarios
- Folleto
- Periódicos

CARNE LIQUIDA PASSAPERA

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

VIGÉSIMA EDICIÓN, 1904.

GUÍA COMERCIAL DE MADRID Y SU PROVINCIA

Publicada con datos del ANUARIO DEL COMERCIO (BAILLY-BAILLIERE)

El libro corrección y aumentado con los datos correspondientes á los puertos de la provincia.

CONTIENE: Monarquía Española.—Rea. Casa.—Consejo de Ministros.—Cuerpos Colegiados: Senado.—Congreso de los Diputados.—Cuerpo Diplomático: Español.—Extranjero.—Consejo de Estado.—Ministerios: De Estado.—De Instrucción pública y Bellas Artes.—De Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—De la Gobernación.—De Gracia y Justicia.—De la Guerra.—De Hacienda.—De Marina.

MADRID.—Indice de los habitantes de Madrid por órden alfabético de apellidos, con la indicación de su profesión.

MADRID.—INDICADOR DE TODAS LAS PROFESIONES, comercio é industria, por órden alfabético, con órden metódico de los que las ejercen y sus señas.

MADRID.—INDICADOR DE LOS HABITANTES residentes en cada casa, por órden alfabético de calles, con indicación de los profesionales que ejercen.

PROVINCIA DE MADRID.—También contiene TODOS LOS FUEBROS de la provincia de Madrid, con la indicación del número de habitantes en cada uno, distancias á la cabeza de partido, Estación del ferrocarril, estaciones telegráficas, carterías, así como nombre y apellidos de todos los habitantes, con indicación de las profesiones, comercio é industria que ejercen, y el mapa de la provincia.

Sección de Anuncios, tanto nacionales como extranjeros, de gran importancia y utilidad para el público en general.

Finalmente, un índice geográfico completo de la provincia por órden alfabético.

Precio: 5 pias.—En provincias: 5,25.

Se halla de venta en la Librería editorial de BAILLY-BAILLIERE é Hijos, Plaza de Santa Ana, n.º 10, Madrid, y en las principales de provincias.

TÓ NICO GENITALES DEL DR. MORALES

Celebra púlsoras para la segura curación de la debilidad, espermatocenos y esterilidad.

Cuentan 35 AÑOS DE EXISTO y son el asombro de los enermos que las usan.

Venta en las principales boticas á 80 reales caja, y por correo.

Doctor MORALES, especialista. Carretas, 39.—MADRID

AGENCIA FÚEBRE MILITAR

MANUEL LÓPEZ DE LAS HERAS

Claudio Coello, 46.—Teléf. 2.067

Entierro de todas clases

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTOLÓN, 3, MADRID

CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTES; MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA; CAÑONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA. ARMSTRONGS Y MORTON.

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

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

A. Borsig.

Construcción de máquinas y fundición de hierro.

Casa fundada en 1827. Berlin-Tegel. Máq. aparatos.

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

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

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

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

Representante: Carlos Hinderer Génova, 6.—MADRID

Centro de Consistores y Agencia de Negocios

DE SANTIAGO GARCÍA CASTELLÓN

Hércules núm. 11, proal.—Cádiz.

Representaciones de importantes casas, nacionales y extranjeras, admitiéndose muestras de artículos de comercio para pagarlos.

Administración de líneas, con garantías.

Agente de varias Compañías de seguros sobre la vida é incendio.

Habitación de clases pasivas.

Se gestiona el cobro de Cuentas, créditos, recibos de suscripciones ó periódicos y revistas, obras á plazos, etc., para lo cual cuenta con arribos correspondientes en todos las Capitales y pueblos de España, por medio de que estos sean, pudiendo dar referencias de primer orden.

Informes comerciales que se facilitan gratis.

Corresponsal exclusivo del DIARIO DE LA MARINA.

NOTA: Este Centro contesta, correo vuelto, á cuantas cartas se le dirijan de cualquier punto, sin exigir sello para la contestación.

"El Expreso"

CENTRO INTERNACIONAL FINANCIERAS Y NEGOCIOS

DIRIGIDO POR D. B. SANTOS Y VALL

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

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

Puertaerrera, 11, entr.º BARCELONA

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas. Reparación de cascos, máquinas y calderas. Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho. Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor. Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas. Tranvías aéreos. Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente. Planchas inclinadas, vagones, castilletes y máquinas de extracción. Instalación de lavaderos. Construcciones metálicas, como fuentes, armaduras, etc.

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS

PRESUPUESTOS GRATIS

PRECIOS ESPECIALES

CASAS EL CENTRO RIOJANO

Preciados, 22 (frente á la calle de Capellanes). TELÉFONO NÚM. 1.368

LA GLORIA DE SILVA

Silva, 8 (frente á la antigua Cerería).

PRIMERAS CASAS

en quesos, mantecas y productos de la Rioja. Estas casas son las que más barato venden, por hacer compras especiales.

Acete leguna lo más selecto, litro 1.10 pesetas; garbanzos finos en seco, el kilo desde 0,60; arroz bomba Glasé selecto, 0,70; idem id. 1.º, 0,60; idem id. corriente, 0,50; judías Barco, erribas, 0,70; idem id. corrientes, 0,60; idem id. encarnadas, 0,80; idem id. moradas, 0, 60; azúcar Cortadillo Lario, 1,50; idem Pilon, 1,50; idem flor de caña 1.º, 1,30; idem corriente, 0,20; idem molido, 1,15; idem terciado, 1,10; lentejas Castilla superior, 0,60; idem id. corriente, 0,50; harina Ojaidre, 0,70; idem corriente, 0,80; bacalao Escocin, 1,50; idem Langui, 1,75; sal gruesa, 0,15; idem fina, 0,20; café crudo Puerto Rico, 4; idem id. Cara-olillo, 4,50; idem id. Moka, 5; idem tostados Puerto Rico, 5; idem id. Cara-olillo, 6; idem id. Moka, 7; idem mezcla de los tres clases, 6; tocino castellano, 1,90; jamón Avilés, 3,50; puntas y codillos, 2,50; manteca de puerco, fina, 2; pimientas superiores, lata 0,50; judía idem id., 0,50; espárragos, idem id., 0,90; guisantes finos, idem, 0,50; frutas en Compota, idem, 1; idem id. id., 0,75; jamón superior, kilo, 0,80; idem pinta, idem, 0,90; idem moreno, idem, 0,90; patatas de Rioja, cosecha de la casa, idem 0,15 pesetas.

Y respectivamente todos los demás artículos pertenecientes al ramo de comestibles finos.

Ostras de Arcaçón, recibimos diariamente 10.000.

BANCO DE VALENCIA

CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS

CUENTAS CORRIENTES

Descuentos, préstamos negociaciones, giros

Compra y venta de valores del Estado é industriales Y CUANTAS OPERACIONES SE RELACIONAN CON LOS ASUNTOS BANCARIOS

Máquinas de escribir "AGLER," (Aguila)

Precio 675 pesetas.

La única con trabajo á la vista, la de más fácil manejo, y la más económica de precio; (Caja de venta.—L. SEELHOFF, «LA REMINOTON».

HORTALEZA, 146, TIENDA.—MADRID

En esta casa se hacen toda clase de escritos á máquinas, traducciones de idiomas. Se venden accesorios para todos los demás sistemas, y se hacen reparaciones en toda clase de máquinas.

146, HORTALEZA, 146

Diario de la Marina

SUPLEMENTO EXTRAORDINARIO

Novena conferencia dada en el Centro del Ejército y de la Armada, el martes, 22 de Marzo, por el Capitán de Navío

D. Victor Maria Concas.

BASES DE OPERACIONES

Después de lo que dejamos expuesto sobre la increíble complicación del material naval, nadie ha de extrañar la importancia suprema que tienen hoy las bases de operaciones.

Antiguamente, podía ir un ejército de París á Moscú, seguro de que en el camino iría hallando los medios de improvisar cuanto le era necesario para combatir; pólvora, municiones y recursos para componer su material, y si iba tomando al paso plazas fuertes, eran más como escalones para ir recibiendo refuerzos ó asegurar una retirada, que para la propia misión que hoy necesitaría de bases de operaciones, como es tener donde constituir sus parques con seguridad y en comunicación directa con las fábricas principales.

Del mismo modo, antes en Marina, la preocupación eran el agua y los víveres; las municiones iban en cantidad prácticamente inagotable; el viento, como fuerza motriz, más suele sobrar que faltar; y el tiempo, factor que hoy esesaca para todas las manifestaciones de la vida, sobra, lo mismo en las operaciones preliminares que en los precisos momentos de la batalla.

Hoy no se puede pensar en nada de esto. Hay, en primer término, un soberano absoluto, imperioso é intransigente, que donde falta, desaparece la vida, se agota el movimiento, aparece la derrota con su torva faz, y que se llama S. M. el carbón. El movimiento libre, la velocidad, la posibilidad de todo, en todos los buques, lo mismo en los de guerra que en los del comercio, depende del carbón; y antes que las municiones de guerra, antes que los mismos víveres, necesitan las Escuadras carbón; pues los buques son individualidades vivientes, con su cerebro que lleva el Comandante, y todo lo demás de cuanto constituye la vida, obedeciendo á un sistema nervioso, que no funciona si no se come; y los buques comen carbón!

La falta del carbón es como si á las Escuadras antiguas se les hubiera acabado el viento en el Universo entero, y como si una inmensa zona de calma hubiera dejado los antiguos navíos sin poderse mover, dando tumbos como toneles abandonados al capricho de las olas. Es como si de aquí al corazón de la Persia hubiera otro desierto del Sahara y se dijera á un ejército: ¡vive y regresa, con dos días de raciones! Y lo peor es, que el carbón es muy voluminoso, se gasta con tal rapidez que apenas hay un buque de guerra que tenga más de veinticuatro horas en carboneras, para navegar á toda fuerza; se tarda mucho en embarcarlo y, en suma, es hoy el primer problema de la guerra marítima.

Es este un problema muy poco comprendido, pues como en tiempo ordinario el carbón está en todas partes deseando que lo compren, y listo para ser embarcado; y además como ya se navega contando con hallarlo en donde se arriba, pues si no hay carbón no van los buques á los puertos, no aparece la dificultad, sino cuando se ofrece con toda su desnudez. Tan es así, que los grandes trasatlánticos que van de Europa á la América del Norte con una marcha regular superior á 20 millas, llegan al puerto con un día escaso de carbón. Esos mismos grandes buques empleados después en llevar tropas inglesas á la Colonia del Cabo de Buena Esperanza, han sido los que han dado peor resultado, pues no han podido hacer frente á lo imprevisto por falta de carbón en relación con su viaje. En los buques de guerra en campaña es preciso además tener lista la máquina para un ataque de torpederos, y como en esa expectativa se gasta carbón por centenares de toneladas, y como para todo movimiento en esa ocasión hay que navegar con toda la fuerza y gastar lo consiguiente, y al propio tiempo hay que dejar carbón para lo imprevisto, por si es uno atacado en el momento más pensado, resulta el tremendo dualismo de que tan grave es gastar el carbón como no gastarlo.

El problema es el mismo de las municiones; si se gastan hoy queda uno desarmado mañana; pero si por no gastarlas destruyen al buque, de nada sirven las municiones que con él se van al fondo del mar. ¿Qué hacer?

Y eso de gastar el carbón se dice muy fácilmente, pero ese carbón está en espacios la mayor parte irregulares, sin ventilación y de muy difícil manejo, y desde ellos en un día hay que acarrear en un día 600 ó 700 toneladas y volver á recibir otras tantas; meterlas y estivarlas en el mismo sitio, y no sólo no es posible en la mayoría de los buques poder llevar esa cantidad de carbón desde las carboneras al frente de los hornos, sino que no hay tripulación que al cabo de ocho días de ese trabajo, no esté la mitad ó toda en el hospital.

Todo esto ha impuesto de un modo imperioso la cuestión de las bases de operaciones, sin las que las escuadras quedarían sin movimiento y en lo que con gran espíritu de previsión de la guerra práctica, Inglaterra ha ganado en cincuenta años á las demás naciones, tal que cuando apenas hace muy pocos años, Francia la secundó por el mismo camino, digeron los Almirantes ingleses que por primera vez Francia se ponía en condiciones de poder utilizar sus escuadras.

Las bases de operaciones, tienen que ser, como es consiguiente, puertos militares; pero desgraciadamente, sobre esto hay sendos errores entre nosotros, que serán objeto de nuestro estudio.

El fundamento, el objetivo y cuanto tienen los puertos, bases de operaciones, tiene que ser para su escuadra, apartándose del sistema absurdo y monstruoso de que todos los fuertes son para sí mismos, que es el medio más eficaz de que no sirven para nada. En efecto; el error de más trascendencia en los puertos militares, es defender la boca con sus piezas principales, como si hubiera algún loco que quisiera entrar de ese modo, bastando unos torpedos y una batería de montaña con unas compañías de infantería defendiendo aquéllos, para que ningún buque se atreva á forzar el puerto, dentro del que, el mismo que lo forzara caería prisionero.

Los fuertes tienen que estar dispuestos de modo que defiendan los aproches, para que los buques hallen el apoyo positivo á tres ó cuatro mil metros de distancia, con lo que á su abrigo puedan hacer frente á fuerzas superiores, y á la par alejar al enemigo dicha distancia más la del alcance de sus propios cañones. Es como si en una ciudad poderosamente fortificada no se acumulara la artillería más que en el camino, frente á su entrada principal; artillería que sólo podría tirar sobre sus propias tropas que son las únicas que habían de venir por tal camino, mientras de flanco y de las alturas próximas el enemigo destrozaría la columna que buscara el abrigo de la plaza.

Los puertos militares necesitan estar defendidos por tierra, pues siempre han tenido que ser combinados los ataques por mar y tierra, para un resultado decisivo; y por la parte de mar es preciso que sus fuertes se dirijan á lo exterior; allí donde sus buques han de pedirles que les presten apoyo, y no acumular los cañones á la boca, donde pueden vivir tranquilos que nadie les ha de molestar.

Tan es así, que plazas puramente de maniobra como lo sería Ceuta para un buque que se viera acosado por fuerzas superiores, á pesar de no tener puerto, daría muchísimo más apoyo si bien dispuesta artillería, que la de los otros puertos nuestros, supuestas bases de operaciones; claro es; que mientras no se estuviera ya dentro, al abrigo de los montes, y protegidos por la Naturaleza.

La artillería de Ceuta, barriendo el ancho círculo que rodea su Hacho, defende el campo donde un buque ó una Escuadra pueden verse acosados; y los fuegos de tierra son un poderoso reconstituyente á cualquier que vaya de huida, así como el auxilio de estas mismas fuerzas navales no ha de ser indiferente á los fuertes, pues una línea á vanguardia es fundamento de todo procedimiento táctico.

Las bases de operaciones requieren varias condiciones tácticas y estratégicas. Para lo primero, claro es que necesitan una sólida defensa por mar y por tierra; y sobre todo que estén colocados de manera que, lo mismo para la entrada que para la salida, haya un ancho espacio de mar, cuanto mayor más difícil de vigilar y más fácil de abordar por diversos puntos; si fuera posible es condición ventajosísima que tengan más de una salida y que sus canales no sean fáciles de obstruir.

En este concepto, nuestras bases de operaciones que no son más que Ferrol, Cádiz y Cartagena, pues Santofía es una idea no terminada, dejan mucho que desear, dejando á Mahón, del que me ocuparé más adelante. Estas bases de operaciones son más que admirables en el terreno estratégico por su situación respecto á la península, á los mares que nos rodean y á las grandes derrotas ó caminos de las Escuadras en caso de guerra; pero en sí valen muy poco; la Naturaleza ha puesto en alguna de ellas dificultades ó facilidades de gran importancia, y la defensa no está dirigida al fin que éstas plazas deben desempeñar en la guerra.

Las bases de operaciones, y en general las plazas marítimas, necesitan asegurar despejado un ancho campo delante de ellas, que, si hubiera existido en Santiago de Cuba, la Escuadra nuestra hubiera podido formar bajo el fuego de los fuertes, esperando el tiempo inevitable de dificultades salida; ese mismo espacio es preciso para

que á él se acojan los buques mal parados, como se hubieran acogido los nuestros al declararse los incendios, evitando la destrucción total; lo mismo que en tierra, pues si una plaza fuerte no está dispuesta para que un cuerpo de ejército pueda formar aldea y reorganizarse antes de atacar; y abrigarse en los fosos ó caminos cubiertos del exterior para luego ir entrando poco á poco, no sirve para su misión, por muy inexpugnable que en sí sea.

Después de la parte defensiva, que claro es que es lo fundamental, queda el Arsenal. En efecto, dentro de todo puerto militar debe haber recursos para la flota; y aunque todos son muy necesarios, no hay más que uno indispensable: ¡el carbón! Preciso es hoy el agua dulce, pero puede hacerse mediante buques deshidratadores; indispensables son las municiones, pero aunque pesan mucho, caben dentro de transportes que acompañen á las Escuadras, precisos los víveres, pero hoy los buques llevan sobrados en circunstancias ordinarias; convenientísimo es que haya diques y talleres para hacer pequeñas reparaciones urgentes, pero no es tan indispensable, pues si aquellos hacen falta, pocas veces la duración de la guerra será bastante para utilizarlos, y para pequeñas reparaciones, con los recursos propios una Escuadra puede bastarse; todo, en fin, tiene remedio, menos la falta de combustible. Esta se necesita en cantidades enormes, que para una Escuadra mediana serán treinta ó cuarenta buques carboneros, que constituyen un convoy innavigable é indefendible, pues aunque hoy algunas naciones construyen vapores carboneros para sus Escuadras, éstos no serán nunca más que un pequeño recurso de momento, pues la masa tiene que ser de buques de carga, que andan poco y que por éste motivo y por su número, constituyen una impedimenta que hasta el presente no habían tenido las Escuadras, muy difícil si no imposible de defender, y cuya masa necesita estar en su base de operaciones.

Además, hace falta embarcarlo deprisa, puesto que mientras un buque está cargando ó haciendo carbón, es como un soldado herido: una baja efectiva en los combatientes.

Sobre esto, como verdadero conocimiento de lo que son los buques modernos, nada más notable que lo hecho por los americanos en nuestra última guerra. Nuestra Escuadra sólo tenía cuatro puertos á que ir, Puerto-Rico, Santiago, Cienfuegos y la Habana, y los americanos tenían fuerza sobrada para haber constituido cuatro Escuadras cada una absolutamente superior á la nuestra, con lo que tenían la seguridad de terminar la guerra al mes; pero guiados por el Capitán de navío Mahón, acordaron tener sólo dos Escuadras, para que pudieran hacer carbón ó faltar dos acorazados en cada una de ellas, sin que por eso se perdiese la inmensa superioridad de sus fuerzas, conducta prudentísima que, seguramente, en igual caso, la presión de la opinión lo hubiera impedido en la mayoría de las naciones.

No me cansaré jamás de llamar la atención sobre este particular; una base de operaciones con poco carbón y malo por añadidura, y para colmo de desgracias con difícil embarque, tal que con todos los recursos que se puedan arbitrar, no llegue á cubrir el consumo ordinario de fuegos retirados, no es puerto ni base, sino una demostración de un atraso, de mayor pena para un oficial de Marina que, por razón de su carrera, ve muchas cosas de otros países.

Todos las naciones del mundo se preocupan hoy de la falta de hacer carbón, y hace poco, se celebró en Inglaterra el hecho de haber embarcado combustible un acorazado suyo en Gibraltar, á razón de doscientas toneladas por hora, lo que significaba que, para embarcar mil toneladas, sólo quedaba el buque inservible durante cinco horas. Hoy por hoy, con los recursos de nuestros puertos, es de cinco días; y aún en tiempo de guerra, difícilmente se haría en menos de tres.

Yo no sé, si el carbón se podrá comparar con lo que serían los víveres para un Ejército que tuviera que atravesar un país enemigo donde se supiera que no había recurso alguno, en cuyo caso, la impedimenta que aquéllos representan y el grave conflicto de su falta, se pueden considerar como una verdadera analogía con el carbón para las Escuadras.

¿Y qué idea habrá de esto en España, cuando hubo quien tuvo la impavidez de decir en el Parlamento español que la Escuadra nuestra llevaba letras sobre Londres, como prueba de que iba provista de carbón? ¡Si quemando las letras al menos dieran vapor! Pero lo que dan es humo, ¡como cualquier papel de estraza, en que estuviera el discurso en cuestión!

Visto cuál es el objetivo principal de las

bases de operaciones y antes de estudiar la situación de las nuestras, conviene diferenciar que apoyadas las Escuadras en la base principal, la primera está muy lejos del punto de ataque, para lo que nunca falta una punta, un islote ó una ensenada de la costa enemiga, sobre que hacer presa, si hay una verdadera superioridad naval. Para ello, claro es que es preciso improvisar una defensa con torpedos, con buques acorazados, artillería en tierra, etcétera; es decir, *todo lo preciso para ganar las horas necesarias para que acuda en su socorro la fuerza principal*, y esto y no otro es el peligro grande que corren las naciones débiles, más que preocuparse por sus plazas fuertes, que por poco que lo sean, no tienen nada que temer; sino por los lugares más ó menos cercanos, que son los que serán las bases secundarias del enemigo.

Claro es que estas condiciones en que el carbón figura con 95 por 100 de importancia, quitan una gran parte de la movilidad de las Escuadras modernas, pues se confunde la velocidad con esa movilidad. Antiguamente, un buque de guerra con seis meses de víveres á bordo, tenía el mundo por campo de acción, mientras le duraban los comestibles; cosa fácil, además, de reemplazar, pues como toda la Humanidad come, en todas partes los hay, y no es difícil obtenerlos, de grado ó por fuerza. Pero el buque de vapor tiene un campo limitado por los jalones que marcan los depósitos de carbón; y perdidos éstos, están perdidas las Escuadras, quedando convertidas en baterías flotantes.

Hoy, en un instante determinado, es muy difícil dar con un buque ó con una Escuadra, por numerosa que ésta sea, así como antes era muy fácil. En nuestras guerras con Inglaterra, la Escuadra francesa española hizo un movimiento sobre las Antillas, á donde fué seguida por Nelson, pues la lentitud de los viajes y el régimen de los vientos daba indicios que podían servir de punto de partida para adivinar sus maniobras; pero el paradero definitivo era mucho más difícil; así es que, cuando Nelson buscaba á Villeneuve en el fondo del Mediterráneo, ésta había pasado el Estrecho, á reunirse con las Escuadras de Cádiz, Ferrol y Brest, y otras veces se han buscado los navíos en Europa, y han aparecido en las costas de la India. Hoy, por el contrario, es casi imposible hallar á un buque ni á una Escuadra, navegando en medio de la inmensa superficie de los mares, con la libertad de los más caprichosos movimientos, y velocidad tal, que cada media hora se cambia de horizonte, pero nada más fácil que dar con ella en definitiva; búscuese su base de operaciones, donde tenga su carbón, y por encima de cuanto pueda ocurrirle y sin contar ni medir los riesgos que se la puedan ofrecer, allí irá. ¡Al carbón!

De cuanto dejó expuesto, se deduce claramente, la necesidad que tiene hoy toda fuerza naval, de comenzar por tomar una base de operaciones para cualquier ataque que tenga que llevar lejos de la suya. Es cierto, que, en algunos casos, como ocurrió en el gran desembarco del Ejército francés en Crimea, precedió éste á la toma de la base de operaciones, error que pudo costarnos muy caro, pues el Ejército aliado se vió obligado á efectuar una pavorosa marcha de flanco en Alma, frente al Ejército enemigo, que pudo haberlo destruido, de no haberse favorecido la fortuna en forma de dos días que los rusos no tuvieron que comer (les faltó el carbón humano) y sus Generales no se atrevieron á hacerles avanzar, sin cuya afortunada circunstancia para los invasores, la batalla de Alma, hubiera sido para estos el más espantoso desastre.

En el sitio y toma de Charlestown por los federales, en Julio de 1863, de que me ocuparé al tratar de ataques á territorios, por cuanto fué una de las operaciones mejor combinadas de un ataque por mar y tierra, verdadera lección militar para militares y marinos, tomaron antes los federales para base de operaciones á Port-Royal, situado entre los puertos enemigos Savannah y Charlestown, y una segunda base á unas veinte millas de la entrada de este último puerto en North Edistolet, donde se organizó la Escuadra de monitores, que llevó á cabo los dos ataques que hicieron aquel sitio memorable.

En la guerra franco-alemana de 1870, la Escuadra francesa al mando del Almirante Bouet Villattez, destinada al Báltico cuando de París salía el Ejército á los gritos de ¡Berlín!, tomó ante todo, como base de operaciones la bahía de Kiobe, desde la que emprendió sus proyectadas hostilidades. El Almirante francés salió con seis acorazados y un aviso, el 6 de Julio de 1870, debiendo seguirle con ocho acorazados más, los Almirantes La Ronciere y Le Noury con otra Escuadra de

cañoneros, baterías flotantes y embarcaciones de poco calado con los transportes, llevando 30.000 hombres á las órdenes del General Bourbaki; pero la invasión de los prusianos cambió por completo el cuadro, de lo que me ocuparé también al tratar del ataque á territorios, por cuanto la situación de la Marina francesa en esa campaña es muy digna de estudio. De todos modos, y aunque hace treinta y tres años, las necesidades de carbón y municiones no eran tan imperiosas para las Escuadras como hoy, á pesar de ello, como se vé, la primera medida del Almirante francés, fué tomar una base de operaciones para sí y para su Ejército y, desde ella, destacar las fuerzas necesarias para bloquear la pequeña Escuadra prusiana, procedimiento militar correctísimo para dejar á la espalda el mar libre al paso de los transportes y de la segunda flota, que, como es sabido, no llegó nunca á salir de Francia.

De lo que es una base de operaciones, y de los errores que sobre eso hay, nada tan concluyente como las consideraciones á que se presta Puerto Arthur, en la actual guerra entre Rusia y el Japón.

Puerto Arthur es un puerto fortificado, pero el puerto en sí es tan pequeño, que todo él incluso la dársena, es apenas como nuestras dos dársenas del Ferrol. Así, pues, dada la manga de los buques de guerra, y lo saliente de la artillería de los costados; y contando que dentro del puerto tendrán algunos transportes, se puede asegurar que la poderosa Escuadra rusa no cabe dentro, con lo que se aclaran muchas cosas de las ocurridas.

Para colmo de contrariedades, en bajar todos los buques quedan varados; el canal de entrada tiene sólo siete metros de fondo, y los buques mayores de los rusos calan ocho; el puerto interior con sus aguas tranquilas se huela en invierno tanto, que dice una revista profesional que se necesita un día entero para sacar un buque fuera; y de todos modos, el puerto sólo debe ser abordable durante tres ó cuatro horas al día durante las dos pleamareas, tanto más cuando seguramente habrá torpedos de fondo, que aunque sean eléctricos, no es prudente rascarlos, pues no siempre se puede contar con su paciencia.

No es, por consiguiente, Puerto Arthur una base de operaciones para una gran Escuadra, pues además, si los buques estuvieran dentro, tendrían que estar hacinados en andanas, y ante una masa tal, un bombardeo efectuado desde lejos, no desperdicia tiro perdido, y aunque por la distancia no fueran heridas mortales las que causara, no cabe duda que la Escuadra que lo sufriera quedaría completamente desmoralizada. El error, sin duda, del Almirante ruso ha sido no haber afrontado valientemente la censura inconsciente de la opinión pública, que sin duda se hubiera escandalizado, y haber encerrado toda su Escuadra en Vladivostok hasta la primavera, para empezar entonces en grande la guerra sobre aquella base, que no sólo es verdadera base naval, sino que á muy pocas horas está Nikolsk, donde hay un ejército numeroso, y por consiguiente, la plaza está absolutamente segura por tierra.

De los cuatro cruceros que hay en Vladivostok, tres son buques enormes, que calan más de ocho metros y que prácticamente no caben en Puerto Arthur; por consiguiente, son fantásticas las noticias de supuestas reuniones de las dos Escuadras, lo que abona lo dicho de que el error ha sido no hacer con toda la Escuadra lo que ha hecho con esos cruceros, afrontando el escándalo colosal de los estrategas de café, pero el resultado ha sido el que no podía menos de ser, y de lo que me seguiré ocupando por su orden, en las siguientes conferencias.

De cuanto vamos estudiando, se cae de su propio peso cuál debe ser la posición de las bases de operaciones. Las nuestras de Ferrol, Cádiz y Cartagena, si bien como he dicho dejan muchísimo que desear para llenar su objetivo de plazas marítimas, y aun de plazas bien fortificadas, sobre todo las dos primeras; geográficamente están admirablemente situadas, en tres vértices de la Península, con una distancia de unas 600 millas de la primera á la segunda, sobre 300 de Cádiz á Cartagena, y poco más de 300 de ésta á Mahón.

Entre Ferrol y Cádiz, hay el gravísimo obstáculo de la costa de Portugal, donde la más poderosa nación marítima tiene ya á Lisboa de base de operaciones, como lo fué siempre que hemos atacado á Gibraltar, á pesar de tratarse entonces de Marina de vela. Entre Cádiz y Cartagena está el mismo Gibraltar, y más tarde ó más temprano estará Tánger, por lo que, la situación de nuestras bases sobradamente cantadas, deja mucho que desear, y como decíamos, hoy por hoy, quizás figure Ceuta en primera línea, aunque no se esté

con ella en general, porque no tiene puerto cerrado.

Mirando á la costa Norte de España; una Escuadra cualquiera se vería perdida, pues si bien en los memorables proyectos de la nunca bien estimada Unión Liberal, único partido político que tuvo vistas al exterior, figura Santona como base del fondo del golfo de Vizcaya, no llegó á artillarse en serio, como era preciso, ni se ha ahondado la ría para convertirla en puerto para la Marina de guerra y para la mercante, que precisa refugiarse en seguro en tiempo de guerra.

Hoy, la base de operaciones de esa costa necesita trasladarse á Bilbao, puerto notabilísimo y seguramente el mejor de todos los artificiales de España, centro de comercio que seguramente será bloqueado en tiempo de guerra y cuyos aproches son fáciles de fortificar, alejando el ataque del mismo puerto, pues cualquier núcleo de fuerzas nuestras que tuviese que operar sobre la costa N. sólo cuenta con Ferrol, y es evidente que para cubrir las ricas ciudades de aquel litoral, se necesita un abrigo militar en el fondo del golfo de Vizcaya, que hoy no existe en toda la costa.

Si de la costa Norte pasamos al Mediterráneo, tenemos á Cartagena, que si se quiere, con Mahón y Ceuta forman un triángulo, convenientísimo para una Escuadra, sobre todo si Inglaterra no fuese la enemiga—de lo que Dios nos libre—pero que no por eso es indiferente Gibraltar situado en medio de nuestro camino, punto en que pueden fondear los buques enemigos y aun obtener recursos y noticias, si como tantas veces las naciones no pecan de escrupulosos con los menos fuertes. Pero falta igualmente otra plaza en la costa Norte de Cataluña, que constituya otro triángulo al Norte de la línea Cartagena, Mahón y que dé un pedazo de mar donde nuestras fuerzas puedan moverse con medios de hallar la base de que no pueden prescindir hoy, ni las mayores flotas del mundo.

Esto es tanto más preciso, cuando lo que parece increíble, no hay en la costa al norte de Cartagena más que un centenar de metros del muelle del puerto de Barcelona, donde pueda entrar un buque de mediano porte. Nuestro pequeño Pelayo no puede entrar en el puerto de Alicante, ni en el de Valencia, ni en el de Tarragona, ni en el de Palma de Mallorca; y como es consiguiente, ninguno de los grandes trasatlánticos modernos: puertos hechos sin ninguna gran mira en el porvenir, y que hoy se quieren remediar con nuevos muelles, pero cuyo resultado es que en caso de guerra, los buques de nuestra Escuadra tendrían que maniobrar igual que en una costa completamente hostil.

He dejado para este momento hablar de Mahón, sobre cuya defensa hay el concepto más extraviado de cuantos haya extraviados en el terreno militar, y cuéntese que es mucho decir. La Mola de Mahón, fuerte poderosísimo y en el que se han gastado tantos millones, caerá en poder del enemigo sin disparar un tiro, si no tiene modo de medio defender las aguas cercanas. Y para que no parezca esto un exclusivismo, ni se atribuya á pesimismo, diré que está reconocido por el mundo entero, y sobre todo por los ingleses, que Gibraltar caerá en poder de la nación que domine el mar; y esto, sin disparar un tiro de sus inexpugnables baterías; á menos que sea aliada de España, y que pueda recibir recursos de las tierras cercanas, razón que bastaría por sí sola para asentar las bases de una inteligencia con Inglaterra, en las condiciones que nos diese la gana, resignándonos con los hechos consumados, que ya que afectan más á la parte moral que al perjuicio material, debiéramos olvidar procurando no dar al traste con todos nuestros intereses, llevando nuestra política exterior por el más desatinado de los derroteros y el más inconveniente á nuestra historia. Inteligencia, y no alianza, que aseguraría nuestra integridad y nuestra posición en el mundo; pues con ella y nuestra situación codiciada, de este modo hecha intangible, podríamos hacer frente al mundo entero, por mar y por tierra.

La gran fortaleza de Mahón, defiende la entrada del puerto, que para nada necesita que la defiendan, pues con dos banderolas que simulan torpedos no entrará nadie, ni sin ellos tampoco habrá un Almirante bastante ciego para irse á colocar bajo el fuego de los cañones de la parte posterior de la fortaleza. La ciudad no está fortificada; un Ejército desembarcado por cualquier otro de sus excelentes puertos ó fuera de ellos, con una batería de montaña en las alturas, hará salir del puerto á los buques que en él estén refugiados, para ir á morir á mano de los que esperen á la boca. La décima parte del fuerte que existe y un campo atrincherado en el centro de la isla, con un Cuerpo de Ejército, eran mil veces mejor defensa de una base naval, que el errado camino que se ha seguido. Diez mil hombres de infantería, caballería y artillería ligera, capaz de acudir á la costa, antes que el enemigo ponga el pie firme en ella, es la mejor casamata acorazada, que puede defender una base de operaciones navales, siempre que cuente con víveres suficientes. Pero aún así, únicamente si en Mahón hay una Escuadra, allí irán las hostilidades; pero de no haberla, puede uno asegurar, poniendo inclusive la cabeza en la apuesta, que en caso de guerra, el enemigo no se molestaría en ir á Menorca, que ya se la daría íntegra el tratado de paz; y que lo atacado serán las otras Baleares, quedándonos nosotros haciendo el oso en nuestras trincheras, casamatas y baterías cubiertas y descubiertas, abriendo, y como siempre, tarde, un libro de estrategia moderna y antigua, que sigue siendo la misma.

Parece imposible que se caiga en tales errores, cuando no sólo tenemos ejemplos en nuestra historia, sino que son de los que podemos llamar de la historia grata. En efecto, perdida la isla de Menorca, dos veces la hemos recuperado con el auxilio de los franceses y las dos veces ha capitulado la guarnición inglesa del fuerte de San Felipe, calificado como inexpugnable de igual importancia que las fortalezas de Gibraltar, obligado á rendirse en cuanto Inglaterra perdió en sus aguas el dominio del mar.

El 30 de Mayo de 1756, diez días después de la retirada del Almirante inglés Bingley, que por ella fué fusilado, se rendía Blakeney, entregando el fuerte calificado de intomable por la fuerza de las armas.

Otra vez, en 1772, caía en poder del Mariscal de Crillon, por cuanto las Escuadras de España y Francia, sostuvieron en el Mediterráneo el dominio del mar, sobre cuyo hecho el Almirante inglés Colomb en su admirable obra *Naval Warfare*, dice: «Menorca cayó bajo la regla general y pasó á poder del enemigo, que absolutamente dominaba el mar en aquel lugar. La cosa no tiene nada de particular, sucedió según arte; y la gran fuerza naval que era necesaria para atacar á Menorca, no necesitó ni siquiera avistar la isla. El ataque del puerto era cuestión militar, pero si la filosofía fuese permitida en la guerra, los aliados pudieron haber capturado el fuerte de San Felipe, absolutamente lo mismo si lo hubiesen cercado fuera del alcance de sus cañones.»

«Las fortificaciones tienen todo lo que les da el alcance de sus cañones, pero nada más.»

«Por último, parece que los que nos precedieron, consideraban á sus fortificaciones con el único objeto de aplazar la caída, pero no realmente de defensa.»

Hasta aquí el Almirante Colomb en sus admirables consideraciones, que ciertamente no pueden calificarse de parciales, cuando se trata de los fracasos de las armas inglesas, y que á pesar de ser grato á las nuestras, no nos ha enseñado nada, sino á reconstruir otro fuerte de San Felipe u otro sitio, para que corra la misma suerte, si no hay Escuadra que defienda la isla. Los fuertes en los puertos militares no tienen más objeto que defender las Escuadras, y si éstas no existen, son inútiles, absolutamente inútiles, y caerán, como dice Colomb, sin el placer de disparar un tiro, y hasta puede ser que sin ver siquiera al enemigo, como sucedió con esta misma Menorca, que después de tomarla por fuerza, tuvimos que devolverla en la paz, porque fuimos á perder el dominio del mar.

Prejuicios de escuela, de intereses momentáneos de localidad, desvían la opinión pública de su verdadero camino y trazan el de los desastres por el más triste desconocimiento, precisamente de lo que más debía importarnos, el de la verdad de nuestra propia historia. Así, aunque parezca imposible, aún hoy quien mantiene la insostenible teoría de la defensa por un número infinito de puntos fortificados y sin Escuadra; puntos fortificados llamados á desaparecer uno á uno, dado el caso bastante dudoso, de que les hicieran el honor de ocuparse de ellos.

La notabilísima obra del General de brigada portugués D. José Esteban de Moraes *La defensa de la costa de Portugal y la alianza anglo-hispana*, libro que por cierto nos toca de cerca, trae una cita del Coronel Sandherr, que dice, que cuando el Mariscal Molke visitó el cuadrilátero italiano formado por las plazas de Verona, Legnano, Mantua y Peschiera, le preguntaron los Generales italianos qué importancia atribuía á aquellas fortificaciones, para la defensa de Italia. La respuesta del gran General de Guillermo I, fué elocuente: «Cuidad de vuestro Ejército de campaña.»

En efecto, en el Ejército de campaña y en la Marina de campaña está la salvaguarda de las naciones y no en fortalezas, cuando éstas no tengan el objeto de servir á los que en el campo y en la mar son los únicos que pueden alcanzar la victoria, pues si bien considero necesario dos puntos de apoyo más para la flota; uno en el Cantábrico y otro en la costa de Cataluña, éste es muy distinto de la, cien veces insostenible teoría, de querer rodear de fuertes todo el litoral y de querer defender, por ejemplo, á Barcelona, con baterías desde tierra que, por grandes que fueran, no evitarían el ataque de una Escuadra de tercer orden.

Dice Mahan, combatiente á Clarke, que sostiene que las fortificaciones si no hacen bien tampoco hacen daño, que eso no es verdad, y que, todo local fortificado sobre el mínimo que sea necesario, no sólo es una inutilidad sino que puede ser causa de mucho daño.

El Teniente coronel Barone, de la Escuela Superior de Guerra del ejército italiano, dice: «Son las fortificaciones armas de dos filos, indistintamente útiles, cuando se les exige aquello que pueden dar y se les conserva en justa proporción, mientras que en caso contrario, no sólo son inútiles, sino que son perjudiciales.»

Bonamico, en Italia, reconocido hoy como uno de los primeros escritores militares del mundo, demuestra con mil razones lo equivocado del sistema de muchos puntos fortificados y afirma que lo lógico es basar la defensa en una posición estratégica central, desde la cual, la Escuadra es la única que puede proteger todo el litoral relacionado con ella.

Igual teoría sostiene el General Ricotti, del ejército italiano, que pregunta cómo sin Marina puede defenderse á Nápoles, Palermo, Lióna y Messina.

El General alemán Von Caprivi, en el Reichstag, en 27 de Febrero de 1892, el conde Eckbrecht de Dürkheim y el Comandante Stenzel, sostuvieron brillantemente en Alemania que la defensa de la costa está en la mar.

En Holanda, donde según parece, se abusó de los pequeños fuertes, que absorvieron su pequeño ejército, el Coronel Weitzel, dice: «esto es absurdo, y así lo es, lo que se hizo de construir fortalezas antes de reorganizar el Ejército.»

El General francés Brialmont, en su notabilísima obra *Progreso de la defensa de los Estados y de la fortificación permanente desde Vauban*, dice: «La defensa de las costas, debe apoyarse principalmente en las fuerzas móviles del mar, á las cuales se debe por base de operaciones y lugares de refugio, puertos fortificados al abrigo de un bombardeo.»

Véase á Mahón en un plano, y basta fijarse que es el centro de un círculo de quince á veinte horas de distancia, á una marcha de quince millas, de Cartagena, Orán, Argel, Bizerta, la Magdalena (base italiana), Ajaccio, Tolón y Marsella, y de la costa de Cataluña, donde debiéramos

construir una base nuestra, y se comprenderá el peligro que para nosotros es tal posición, la necesidad de disputarla que tendría cualquier nación en guerra, y la necesidad absoluta que tenemos de asegurar su posesión por mar y por tierra.

Mahón sólo, el día que reconstruyéramos nuestra Marina, nos volvería el rango de las grandes potencias del mundo, y nos bastaría poderlo guardar, para que no nuestra amistad, sino nuestra neutralidad fuera acariada; pero su defensa no consiste en montañas de granito, que envuelven la idea del abandono de la isla, para encerrarse en ellas; la defensa está en el mar y en las montañas, pues perdidas estas y aquel, sin esperanza de socorro ni por mar ni por tierra, su suerte no puede ser otra que la de rendirse con la última razón.

Tan grave error es construir fuertes de tal importancia, olvidando su razón estratégica y táctica, como lo es ir sembrando cañoncitos de quince centímetros y abusos en toda la costa, procedimiento abandonado hace cincuenta años en tierra, donde antes no teníamos un palmo sin un fortín, y que hoy hay quien quiere renovar para la costa, como si no hubieran existido las lecciones del siglo XIX.

El ilustre Villamartin en su obra *Arte militar*, con razón tantas veces citada aquí, en su página 477, dice: «Mejor que una mala plaza, es preferible ninguna, porque desde el momento que se pierde, toma una importancia que no tenía antes, en razón de que por las condiciones de la guerra, al invasor le sirve un mal castillejo de mucho más que al invadido una gran plaza.»

«Una plaza para ser buena, ha de ser capaz de contener muchas fuerzas y ser defendida por muy pocas; y la de guardar dentro de sus muros elementos suficientes para nutrir al ejército activo que pueda sostener la lucha en rasa campaña; de modo que toda plaza debe representar para el enemigo una difícil batalla campal y un largo sitio; y siendo así, no será posible que él la rebese en su marcha, porque sería dejar un ejército sobre sus comunicaciones.»

Hasta aquí el eminentísimo escritor militar español; y después de esto, será posible que haya aún quien quiera ir sembrando cañoncitos por la costa, útiles sólo al enemigo, que así podrá pasar á sangre y fuego cuanto halle delante, sin reparar en sentimentalismos? Y habrá aún quien dude que si las plazas no pueden dar una batalla campal ó una batalla naval, vale más ninguna, como dice Villamartin? Y que si no hay una Escuadra sobre la línea de comunicaciones, el enemigo rebasará las grandes fortificaciones, sin hacerles maltrato el caso, resultando tanto más ridículas cuanto más poderosas sean?

Todas las naciones, en fin, todos los grandes escritores militares, todos los que comocen la historia y el rudo arte de la guerra, dan el alerta contra esa insensata teoría de peñoñas fortificaciones; mal calificadas de resistentes, que muchas de ellas, como por ejemplo, las baterías de quince centímetros modelo 83, que se colocaron para defensa de Barcelona, en el infortunio año 98, no hubieran podido disparar un sólo tiro, pues su emplazamiento no podía tener más finalidad que legalizar la total destrucción de la ciudad; y ante eso, es preciso que los militares de mar y tierra levantemos la voz, sin ceder en momentos de angustia á los gritos atribulados de las poblaciones en peligro, cuyos representantes en tiempos de paz, votaron sendas economías, que impidieron en su día cuidar del ejército de campaña, como aconsejaba Molke á los italianos y de la Marina de alta mar, como hacen todas las naciones del mundo, menos nosotros.

Volveré en breve al Mediterráneo, para terminar; pero antes quiero ocuparme de nuestras islas Canarias, necesitadas como las que más, de una defensa efectiva.

Las islas Canarias están en las condiciones de todas las islas, si bien con la pequeña ventaja de no ser accesibles á un desembarco, más que por muy pocos sitios. La gran mar del Atlántico, que viene libre desde el Polo, rompe en sus playas, casi todas de gran profundidad; y un desembarco en grande, es operación de la mayor dificultad, bajo el punto de vista marinerío, pero no por eso faltan en todas ellas lugares en que pueda realizarse. Son también muy escarpadas, y aunque la subida á las mesetas altas habría de costar trabajos, hay que distinguir que una vez tomadas éstas, el terreno no permite la guerra de guerrillas, en la que se piensa en España más de lo debido; pero esto no les quitaría nunca el ataque indirecto de la flota enemiga, y aun sin desembarcar un soldado, su caída es sólo cuestión de tiempo. Hay, pues, que ganar ese tiempo, y éste sólo se puede ganar con una base de operaciones inexpugnable, abrigo de una Escuadra que, aunque naturalmente menor que la enemiga, pues no me cansaría de repetir que si no fuera así no habría ataque, impida la posesión del mar de las islas.

No es posible ni fortificarlas ni guarnecerlas todas en condiciones proporcionadas, ni tampoco impedir que el enemigo haga su base de operaciones de alguna de ellas, pero la defensa debe radicarse en un sólo punto central y en una sola Escuadra; y mientras el primero no caiga y la segunda esté viva, no tendrá el enemigo un pie firme en ninguna de ellas; sobre todo, si la defensa la constituyen tropas en campaña, de modo que la base destaque sus brazos por mar y por tierra, único modo de que sea de utilidad.

La distancia de las islas á Cádiz, que es poco menos de 700 millas, calculando mil en números redondos, es un factor que es preciso contar para todos los buques que debamos construir, así como es necesario que, si algún día se piensa en hacer Escuadra, se piense igualmente de un modo serio en la base de Canarias, obras que han de ir á la par, pues ésta sin la flota, vale más que no exista, por cuanto equivale á construir fortalezas para el enemigo.

Entre las lecciones de la Historia, sobre bases de operaciones, ninguna tan triste y destructiva para nosotros como la de las islas Filipinas, que merece ser rela-

tada con todo detalle, para que sirva de lección, si es que en España se aprende alguna vez.

En efecto: por un conjunto de circunstancias, á Filipinas, colonia mejicana, no fiteron el Ejército y la Armada nacionales en muchos siglos: el Ejército, hasta principios del siglo XIX, y la Marina, hasta 1818. La defensa del Archipiélago estaba encomendada á unas milicias locales y á una Marina, toda de personal de color, llamada Marina útil, al mando de los oficiales reales de Hacienda, que fueron los que convirtieron el carenero de las naos de Acapulco en Arsenal de Cavite. Hay que observar que ese Arsenal, como otros muchos de las colonias, era un Arsenal de invasión: esto es, que la fortaleza estaba por el lado de tierra, pues se partía del dominio del mar, que era del invasor; es decir, nosotros; y como en 1798, la declarar la guerra á Inglaterra, el gobierno enviase allí una Escuadra, al mando de D. Ignacio María de Alava, hubo éste de decir en comunicación, fechada en 1800, que Cavite no era susceptible de hacerse intomable y que no sólo no podía servir de refugio, sino que no era posible que hubiera Escuadra en Filipinas, mientras Cavite fuese el Arsenal.

Desde aquella fecha, empezaron las demandas de la Marina para que Subig fuera el puerto militar del Archipiélago, vendiendo siempre intereses particulares, en los que no eran los menos los de la capital, que veía la posibilidad de un traslado de las principales autoridades; y aunque no es de esta ocasión hacer la historia de las innumerables Juntas de Ejército y Marina y memorias que sobre eso se escribieron, relaté la celebrada á mediados del año 1881, en que el que tiene el honor de dirigirla la palabra, fué ponente de la Secretaría general de aquella Junta, cuya Secretaría presidió el Sr. General de Estado Mayor de aquel Ejército, quedando determinado de un modo concluyente y por unanimidad, que Manila no era defendible y que urgía la creación de un puerto militar, de donde partiera la defensa del Archipiélago y fuese el refugio de la población europea, en su caso, señalando el puerto de Subig. La Marina procedió á hacer el Arsenal, pero la fortificación siguió en tal estado que, al declararse la guerra, no había montado ni un cañón, y á toda prisa se quisieron montar cuatro de 15 centímetros, que de nada hubieron servido tampoco, pues hacía falta defensa de mucha mucha mayor entidad.

Sea como fuere, de haber existido el puerto militar, no hubiera habido el desastre de Cavite, ni la rendición de tantos miles de soldados europeos; el ataque hubiera tenido que ser muchísimo más importante, y refugiadas las Autoridades en el puerto, se habría ganado el tiempo preciso para que el conflicto se hubiese solucionado en las Antillas; siendo posible que aún flotara nuestra bandera en el Archipiélago que civilizaron los esfuerzos de nuestros antepasados. Y no ciertamente dejó de llevarse á cabo ese pensamiento, tan necesario como patriótico, por falta de dinero, pues con mucho menos de lo que se gastó en las dos inútiles campañas de Mindanao, se hubiesen salvado todas las islas. Pero sin una base de operaciones, su pérdida no era cuestión sino de la pérdida de nuestra Escuadra.

Hay algo que decir, que es lección que no debemos olvidar: los muros de Cavite tenían el deber de defender el Arsenal; en ellos se montó artillería igual á la que desde el Arsenal se batía. ¿Por qué no disparó ni un tiro la de las murallas? ¿Por qué callaron las grandes piezas de Manila? Seguramente hicieron bien, pues no se puede dudar que los que las hicieron emudecer no pudieran pasar por otra cosa y que todos hubiéramos hecho lo mismo. ¿Pero cabrá duda del gran error de concepto de cómo deben estar y para lo que deben servir los cañones que miran al mar? ¿Es posible que se montaran cañones que no habían de poder tirar? No cabe la menor duda de que la evolución de las Marinas modernas había pasado completamente desapercibida á los que allí los colocaron, sin saber que no podrían tirar el día que hicieran falta, hasta que la cruda verdad se presentó clara y evidente en la boca de los cañones enemigos.

En este momento, precisamente Inglaterra, siempre en su política de previsión, y no pidiendo á sus soldados y marineros más que lo que se puede pedir á los hombres, acaba de fundar una base de operaciones en su costa de Escocia en el mar del Norte, en vista del crecimiento del poder naval de Alemania, y entre esa base situada en el Firth of Forth y Canal de la Mancha, ha colocado una estación secundaria con una importante división de torpederos y destroyers. Y lo demás: claro, libre, indefenso.

Hay que tener en cuenta que la grandeza de Inglaterra se ha basado precisamente en el Canal de la Mancha, paso obligado á todas las naciones del Norte de Europa, cuyo dominio arrebató á los holandeses en encarnizada lucha, aprovechando para ello la enorme ventaja de sus puertos, tan favorables como eran malos los de Francia, y hasta cierto punto, los de los Países Bajos; por cuyo motivo, la costa oriental de las Islas Británicas estaba indefensa, teniendo reconcentrado el poder de la nación de Dover á Plymouth; pero cambiada la situación, é inmediatamente y sin reparar en sacrificios, han acudido al peligro, sin esperar que el enemigo posible, les enseñara el error de no haberlo hecho; y al dar cuenta de la resolución del Almirantazgo, el Parlamento inglés, sin distinción de partidos, aprobó con una ovación y unanimidad, la creación de una base con su Arsenal, diques, y repuestos de todas clases, pues como dije hace un momento, el modo de obtener éxitos es no pidiendo milagros á sus soldados, sino dándoles elementos para hacer con ellos lo que sin ellos es una casualidad ó una fantasía.

En la imposibilidad de hacer un estudio mundial de todas las bases de operaciones de los diversos países, me voy á ocupar del pequeño espacio de mar Mediterráneo que tenemos delante, y que hoy es lo que más nos interesa. En efecto: para que se vea la red tupidia que marcan en el Mediterráneo

las bases de operaciones navales, y cuanto á ellas han dedicado las naciones, presento en el plano que tenemos á la vista el cuadro que forma la cuenca del Mediterráneo de Gibraltar á Malta. Allí hay plazas marítimas de varias naciones, aparte de puntos de menor importancia, que son muchos: Gibraltar, Cartagena, Mahón, Cetta, Tolón, Spazzia, Nápoles, La Magdalena, Bizerta y Malta, agregándole Ceuta, Argel y algún otro como punto de apoyo y base de maniobras.

De estar aliadas Inglaterra y España, se acrecienta inmensamente la acción de las escuadras aliadas, y la situación de Malta acortaría la distancia con el intermedio de Mahón, que está interpuesto en la dorrota directa de Tolón á Orán y Bizerta.

Dicho se está que si la alianza fuera de España y Francia, queda formado un polígono de Cartagena, Orán, Bizerta, Tolón y Cetta, que por sí sólo pudiera ser causa de una declaración de guerra, quizás en cosa que nada nos importara.

La entrada de Italia en cualquier combinación, uniéndose en una línea más ó menos sinuosa la Magdalena á Nápoles y Spazzia presentaría otra faz del problema, y claro está que si lo mitológico pudiera realizarse y las naciones latinas se unieran en el grado fuerte que sería preciso, no hay duda de que el espacio de mar que presentamos sería el *mare nostrum*, sueño disparado del que es preciso apartarse para recordar que vivimos en este planeta, cuyo fundamento es bailar al compás que marca el Creador, y que el que pierde el compás, como lo llevamos nosotros perdido hace muchos años, se cae y se rompe el bautismo, ó se lo rompen, que para el caso es lo mismo.

Si no hubiéramos estado ciegos habríamos visto que los Estados Unidos hicieron base de operaciones Las Tortugas, además de Cayo West, para preparar el ataque á Cuba y á las islas Hawai para el de Filipinas. En verdad que tenemos con nosotros la heroica leyenda de la guerra del Pacífico con el romántico combate del Callao, y la diferencia es muy clara: los Estados Unidos habían preparado el ataque, con el propósito decidido de ir á la guerra, y Pareja primero, y Mendez Núñez después, tenían la orden terminante de amanzar con la guerra, pero de no hacerla bajo ningún concepto y por ningún motivo, lo que era un desatino á tal distancia; y con esas instrucciones, que conocidas perfectamente de los que iban á ser nuestros enemigos, fué precisamente lo que dió ocasión á la guerra fatalmente inevitable.

De ser otras las órdenes, seguramente que la primera medida hubiera sido tomar una base de operaciones, y es seguro que no sólo habría sido más eficaz para llegar á una paz honrosa, evitándose un bombardeo que no podía tener finalidad alguna, y en cambio pudo haber sido un desastre. Pero desde el momento que se iniciaron las marinas modernas, las bases de operaciones han sido tanto más necesarias, cuanto más han desaparecido las velas de los buques de guerra: Inglaterra ha sido la que antes ha cubierto de ellas el universo entero, no ahorrando gastos ni en fortificarlas, ni en sostenerlas, pues sin ellas lo mismo da no tener escuadras desde el momento que no se pueden utilizar.

Ahora mismo, su alianza con el Japón no obedece á otra cosa más que á asegurar bases de operaciones; y en resumen, para terminar: que en esta lucha de los pueblos, ejemplo en grande de la lucha por la vida de los individuos, estamos muy lejos del amor universal, que pregona algunos muy bien intencionados, porque se conocen que no han pasado sobre el puente de un buque por delante de imponentes masas de acero ó de piedra, orizadas de argumentos que se llamaron razón suprema de los pueblos, y que hoy se llaman bases de operaciones, pues en la época en que vivimos, la cuestión de forma vale la pena.

HE DICHO.

DIARIO DE LA MARINA

Oficinas: Veneras, 5.

MADRID

Precios de suscripción.	UN MES			UN AÑO
	En Ptas.	En Pesetas.	En Pesetas.	
En Madrid.....	1,50	4,50	0	18
Provincias.....	>	5	10	30
Unión Postal.....	>	>	>	60
Asia y América....	>	>	>	70

ANUNCIOS

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

PUNTOS DE VENTA

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

EL NAUFRAGIO DEL "PIZARRO"

POR

JOAQUIN MARIA LAZAGA

CONTRALIBRANTE

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