

DIARIO DE LA MARINA

Sexta época.—Año XXXIV

Viernes 11 de Abril de 1902

Número 344

Desvío antipatriótico

Pendiente la atención pública del estéril debate suscitado en el Congreso, apenas si se concede importancia a las conferencias que sobre la reconstitución de la Marina militar se están dando en el Ateneo, organizadas por el Fomento Naval.

Para qué? No están patrocinadas por ningún conspicuo, ni encarnan en tendencia política determinada; sólo se dirigen a hacer respetable la patria con la creación de un poder naval que permita vivir en el concierto de las naciones europeas; pero esto, por lo visto, importa poco en la capital de la Monarquía, a la que no llegan los efusivos de las brisas marinas, donde sólo preocupa la política personal y nadie se acuerda de Santa Bárbara sino cuando truena.

De aquí el vacío del silencio que se hace alrededor de aquellos estudios; en cambio una parte de la gran prensa, ejercitando su noble misión de dirigir el espíritu público, acoge con fruición, y eleva a los cuernos de la luna el discurso de despecho pronunciado por el Sr. Celleruelo en el Congreso, que ni como oración retórica, ni por su doctrina, puede tener transcendencia apreciable.

Los convencionalismos se van ya haciendo pesados e insostenibles y los marinos deben aprender lo que es este foco de malas pasiones, donde los que más alardean de independencia y de elevación de miras son los que más sometidos están a ellas, siendo tanto más culpables cuanto que abusan de sus medios creados en momentos propicios, para embalsar a un pueblo cuya pereza intelectual no tiene límite.

Los que emprendieron una carrera a costa de mil penalidades y dentro de ella se sacrificaron en servicios de mar y guerra por la Patria, hallándose dispuestos a continuar prestándoles con igual afán por exigencias de la dignidad de una profesión que ya no pueden cambiar, han de darse exacta cuenta de cómo son apreciados por aquellos que más debieran estimarlos.

La necesidad de la defensa naval es, a pesar de todo, de tal naturaleza, que se impone a la resistencia de los marinófilos, y en la política se está iniciando una transformación que ha de desautorizar para siempre a todos esos escépticos anticuados, que tráfugos y apóstatas de ideas generosas, sólo se preocupan de sí mismos.

La Patria se derrumba ó la victoria ha de ser de los que por ella luchan, anteponiéndola a todos los intereses, y entonces principiará una nueva era para el prestigio de la nación y su política.

Inglaterra y los Estados Unidos

Nada definitivo se sabe por ahora de la invitación que se dijo ha recibido el príncipe de Gales para visitar a Nueva York con motivo de la inauguración en el próximo Octubre del edificio destinado a Cámara de Comercio, aunque generalmente se cree en América que la noticia no está desprovista de fundamento.

Mr. Montis K. Jesup, presidente de la Cámara, niega a hacer declaración alguna; pero dijo que era probable pudiera decir algo antes de terminar la presente semana.

Enzándola con el reciente del príncipe Enrique, atribuyese excepcional importancia a la referida visita del príncipe inglés, a cual se dispensaría una acogida semejante a continuada ovación.

LA TRIPLE ALIANZA

El capellán alemán, conde de Bulow, está ya en Berlín, de regreso de su excursión a Italia, donde ha celebrado, como saben nuestros lectores, importantes entrevistas con los ministros italianos.

A su paso por Viena ha conferenciado con importantes personajes austríacos, y de todo ello resulta el convencimiento de que la triple Alianza, que en un principio se dijo quedaría disuelta, será renovada.

Autoriza a creerlo así la frase atribuida a Bulow de que si no existiera, sería preciso inventarla, porque la Triple Alianza garantiza tranquilidad y orden interior y exterior para las potencias que la forman.

Los periódicos franceses y rusos, así como los ingleses, ponen en solfa todo cuanto se refiere a la posibilidad de que subsista la triple alianza, pero los síntomas son de que esta subsistirá, quizá más firme que en su primer etapa.

Alemania la desea; Austria la necesita e Italia la busca; señal indudable de que, como ha dicho Bulow, la Triple Alianza de igual modo a las necesidades y a los intereses de las tres potencias.

Muy pronto los hechos confirmarán todas estas presunciones.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

ACROSTICO FLOTANTE

En los astilleros Workman Clarke & Co., de Belfast, ha sido lanzado recientemente el agua un nuevo vapor para la Compañía «Houlder Brothers», que es el décimo en el acrostico de dicha firma que se proponen formar los indicados armadores.

El objeto de la mencionada Compañía naviera es que cada vapor lleva un nombre que comienza con una letra de la firma Houlder Brothers, y a última se construyó «correspondiente» a la segunda o se llama «Oswestry Grange».

Este buque es de 10.000 toneladas de carga, y sus principales características son: eslora, 450 pies; manga, 55; puntal, 33,4.

Tiene cubierta corrida de popa a proa y está dividido en cinco bodegas, tres de ellas con máquina frigorífica para el transporte de carne congelada.

El «Oswestry» es de dos hélices, y podrá llevar en sus cámaras bodegas 150.000 cesteros. En el centro del vapor se han hecho cómodas instalaciones para pasajeros de primera clase, con un espacioso comedor y amplios camarotes.

En la cubierta tiene un amplio «promenade deck» con su correspondiente «smoking room».

Todos sus compartimentos están iluminados con luz eléctrica.

El «Oswestry Grange» empezará a navegar en este corriente mes de Abril y es gemelo del «Dayton Grange» lanzado al agua en Octubre anterior, y que ha emprendido ya su primer viaje.

Ambos buques se destinan a la carrera entre Inglaterra, Australia, el Cabo y Río de la Plata.—X.

EL COMERCIO BRITANICO

No están por cierto de enhorabuena los comerciantes del Reino Unido, si hay que dar fe a los estados de la Cámara de Comercio referentes al último mes de Marzo. Las importaciones, comparadas con las de igual mes del año anterior, acusan una diferencia de 5.523.195 libras en contra del presente, ó sea el 11,9 por 100. Cosa parecida sucede con las exportaciones, que han disminuído en el citado período de comercio 2.804.055 libras, es decir, 11,2 por 100. El decrecimiento de las reexportaciones ha sido de 17 por 100, ó sea, 886.054 libras esterlinas. Los principales artículos en que se ha experimentado la merma han sido: buques nuevos, 2.167.000 libras; carbones, 308.000, y maquinaria, 171.000 libras. Las naciones que han beneficiado esa diferencia en proporción mayor han sido, por su orden, Alemania y los Estados Unidos.

POLITICA

DE LIMOSNA

Los procedimientos de Gobierno han constituido siempre en España materia abonada para la discusión parlamentaria y entretenimiento constante a los políticos de oficio, que toman a juego la evolución progresiva del modernismo constitucional.

El ministerio actual formado, a lo que por parece, no para resolver de plano ciertos problemas trascendentales, sino para preparar esa evolución, hace lo que puede, dentro de lo que quiere, y porque no llega con la realidad a donde se propone con la intención, se le zahiere y moteja.

No es justo. Los Gobiernos constitucionales son esclavos de la forma, y tienen, generalmente, atadas las manos y suelta la palabra, y si como ocurre ahora, hacen de la sinceridad un verdadero culto, habrán de confesar su cautiverio como elementos de acción, aun cuando proclamen su independencia como resortes de la idea.

Gráficamente lo ha expuesto un estimable diario cuasi ministerial; se cree lo que se quiere y se gobierna como se puede y así queda demostrado en las resoluciones adoptadas hasta la hora presente para la liquidación de ese compromiso moral en que están los actuales gobernantes respecto de la opinión pública, que los aclama y defiende.

Cabría censura, si las cosas ocurrieran a la inversa, esto es, si teniendo la acción libre se quedasen a la mitad del camino; pero la opinión es la primera en hacerse cargo de la verdadera situación de estos Gobiernos modernistas que se parecen a los ruiseñores enjaulados, que cantan admirablemente en su bien acondicionado encierro, pero no con aquel ardimiento, gillardía y espontaneidad con que lo harían en plena selva.

Mientras cantan, cumplen con su deber, y pudieran llamarse a engaño los que exigen sus armoniosos gorjeos si en vez de lanzar al espacio sus notas cadenciosas se obstinaban en permanecer callados.

Los ministros, ni se callan, ni se están quietos; deberían decir y hacer más de lo que dicen y hacen, pero no pueden; por consiguiente, huelga la censura.

En lo hipotético, querer es poder; en lo real y efectivo, no; por eso la finalidad de todos sus cargos, desde el banco azul, queda sintetizada en esta frase: Se hace lo que se puede.

En tanto se haga algo, por poco que sea, debe continuar la opinión favoreciendo con su benevolencia a este Gobierno, no porque satisfaga las aspiraciones nacionales, sino porque es el que menos las defrauda, porque desgraciadamente hemos llegado a unos tiempos en que la libertad y el derecho viven de limosnas.

La policía de Nueva York

Es altamente instructivo, aunque nada tiene de edificante, lo que el *New York Herald* dice «chiblando por su cuenta y no por referencias» de la policía que tantas veces hemos citado en España como modelo, y que, si cobra los sueldos que aquí suponen muchos, podría y debería serlo. Es el caso que durante diez días, algunos representantes del periódico famoso neoyorquino y del attorney del distrito, fingiendo ser ladrones, estuvieron en traté con ciertos «detectives», en las oficinas de Seguridad de Nueva York para poder impunemente ejercer sus malas artes en tranvías y góndolas, y finalmente para robar en una casa. Veintidós horas bastaron para lograr completa inteligencia con los mencionados «detectives» encargados de la vigilancia en el «Bowery». Levados luego ante el juez los funcionarios prevaricadores, se abarcaron por confesar de plano, y se cree que el suceso motivará una reorganización radical del Cuerpo de policía de Nueva York.

Construcción de calderas

El aspecto que ofrece hoy un taller de calderería es muy distinto del que presentaba hace cincuenta años. Una caldera de 40 caballos de fuerza pueden, en la actualidad, construirse y emplazarse a bordo en unas ocho horas. Es decir, que si se encarga a las siete de la mañana, puede estar a las tres de la tarde en disposición de que se enciendan los fuegos y de prestar servicio. Adoptando las calderas del tipo *retortubular*, es posible el prodigio de cortar la plancha, arrollarla en las dimensiones requeridas, clavar los remaches, colocar y redondear los tubos y dejar la caldera a prueba de vapor y agua, en el espacio de tiempo indicado; lo cual se explica por no haber necesidad de acudir al herrero. En Inglaterra existen varios estableci-

mientos capaces de hacerlo y que sólo esperan órdenes para encargarse de justificar la oferta que han hecho en distintas ocasiones.

EXPEDICIÓN ANTARTICA

Se está organizando en Bélgica una nueva expedición al Polo Sur. El buque a cuyo bordo irán los expedicionarios partirá probablemente de un puerto francés en Septiembre de 1903. Dirigirá la expedición M. Adrien Gerlache, que ha estado ya al frente de otras dos expediciones a los mares del hemisferio austral; y tomarán parte en ella el naturalista francés Mister Bonnier y el pintor belga M. León Dardenne.

Con esta son cinco las expediciones que se hallan en preparación: una inglesa y otra alemana estudiarán con preferencia el magnetismo en el Polo Sur; la suca la geografía en la tierra de Luis Felipe, y la escocesa, que saldrá del Clyde en Septiembre próximo al mar de Wessel.

La expedición mandada por Gerlache tendrá carácter comercial además de científico.

DISTURBIOS EN BÉLGICA

En la estación del ferrocarril del Norte, de Bruselas, un grupo de soldados cantaban la Marsellesa y la Carmagnola, mientras la multitud de agitadores que en el día de ayer parecían dueños de la ciudad, establecía una verdadera batalla a tiros de revólver con la policía.

El Rey Leopoldo, que pasaba en su automóvil, fué silbado por los agitadores, y tuvo que alejarse de los grupos para no verse atropellado. En otros puntos de la capital de Bélgica han ocurrido graves colisiones y hasta ha habido incendios.

En Lieja los disturbios han sido también de gran importancia, resultando herido un diputado y atropelladas las iglesias y seminarios.

En la ciudad huilera del centro, la situación es por todo extremo crítica y grave, y los obreros están en plena efervescencia.

En Santés, los diputados católicos, han sido atropellados y silbados.

Un extremo a otro de Bélgica se oye el himno internacional, entonado por la multitud y hasta por los milicianos.

Todo esto indica que la situación en Bélgica es sumamente grave, y que los elementos avanzados se disponen a dar la batalla al clericalismo.

TRUCHA DE TRUCHAS

No dudamos será muy interesante para los numerosos aficionados a comer saber que en el Támesis, y en el transcurso de la primera semana de la temporada de pesca, un afortunado mortal ha «capturado» en Hensley un hermoso ejemplar de 10 libras y 4 onzas de pes. El afortunado mortal de que se trata llámase mister W. E. Hobbs, y es secretario honorario de la «Fisheries Preservation Society», de la citada población de Hensley. La trucha en cuestión mide dos pies y cuatro pulgadas de longitud, y pesaba más que la mayor pesada en el Támesis durante la temporada de 1901. Mr. Hobbs ha recibido a innumerables visitantes deseosos de conocer su notable *adquisición*, y del hecho se han ocupado los más importantes periódicos de la Gran Bretaña.

EL ORDEN EN POLONIA

El obispo Zierkowicz, de la provincia de Wilna, publicó, poco ha, una pastoral recomendando a los padres polacos que se abstuvieran de mandar a sus hijos a las escuelas rusas de la religión griega ortodoxa, donde títimamente se obligaba a los niños a recibir en idioma ruso la enseñanza religiosa. Inmediatamente fué llamado el obispo a San Petersburgo por el ministro del Interior. Los feligreses todos de Wilna se estacionaron delante de la morada del obispo para que no pudiera cumplir la orden, y siendo impotentes para ello, intentaron impedir la marcha del tren colocando obstáculos delante de la locomotora. En San Petersburgo exigióse la dimisión al prelado, quien se negó a darla sin órdenes del Vaticano. El obispo ha sido desterrado a Tver.

PROVECHOSA ENSEÑANZA

Los diputados republicanos que salieron de España en opinión de apóstoles para predicar la nueva doctrina socialista fuera de los lindes nacionales. Han sido ignominiosamente arrojados del temitorio belga por el Gobierno de aquel país.

A su costa habrán aprendido que los espejismos son en política tan engañosos como los oasis del desierto africano, y que, después de todo, en esta España tan averiada la libertad y la democracia viven mejor y más consideradas que en otras naciones que aparentemente figuran a la cabeza del progreso y de la civilización.

Mas que decepción amarga es una provechosa enseñanza la que podrán hacer dichos diputados al considerar el fruto efímero de su breve excursión a la república francesa y a la industrial Bélgica; el ambiente nacional, en punto a democracia legal, es más sano y más puro aquí que fuera.

No se aprecia la salud hasta que se pierde, ni se afirma y engrandece más el santo amor a la patria hasta que se la contempla de lejos; porque la distancia, lejos de debilitar los misteriosos lazos que a ella nos unen, parece como que los agrandan y fortifican.

Jamás ningún Gobierno español ni el más reaccionario hubiese procedido con los representantes del país de una nación amiga, sea cual fuere su significación, de la manera indelicada con que el Gobierno de Bélgica ha procedido con esos diputados españoles. Allí está para testimoniarlo el buen Deronede que, desterrado de su país, se hace lenguas de la cortesía y liberalidad española.

Pero no deben olvidar esos diputados españoles, malamente expulsados del territorio belga, que su desventura alcanza en cierto modo a la Patria española, y que son responsables por ello, al poner en trance tan amargo a la nación que les ha honrado con la investidura parlamentaria.

Regresen a los patrios lares esos representantes del país, y rindan culto aquí a

sus ideales, al calor de la libertad constitucional, de las conquistas revolucionarias esculpidas de modo indeleble en nuestro código fundamental, y aprendan a rendirlas el debido culto en el sagrado altar de la Patria española, siempre grande, hasta en sus desastres.

La nación belga, tan industrial y mercantil, tiene mucho que aprender de la española en punto a respetos y consideración a los principios de libertad y progreso que informan el predominio de la cultura internacional.

ACORAZADOS

Los acorazados cuya construcción acaba de encargarse al Almirantazgo, serán los de más tonaje de la Armada británica, incluyendo el que está ya en gradas en Devonport, serán tres los construídos: el «King Edward VII», «Dominion» y «Commonwealth». Cada uno costará a la nación 1.300.000 libras poco más ó menos, lo cual da pie a *Engineering* para hacer algunas consideraciones relativas al coste creciente de los buques de combate. Hace veinte años, en 1883, reputábase como muy alto el precio de medio millón de libras satisfecho por la construcción de un acorazado; pero hoy cuestan las planchas cementadas del blindaje casi cinco veces más que las de entonces, aunque, en cambio, deba reconocerse que tanto las corazas como los cañones de hoy poseen más que quintuple eficiencia.

PLAGAS

LO RURAL Y LO URBANO

La langosta por un lado, y los caciques por otro están dando lugar a que se malogren los esfuerzos laudables de los señores representantes del país, que se agitan en vano pidiendo desde sus respectivos escaños que se extingan esos dos insectos que consumen todo el fruto de la actividad nacional.

Esas dos plagas, unidas en íntimo consorcio, causan la ruina de los campos, porque lo que la langosta deja lo destruye el cacique, por donde resulta que en España, dentro de poco, no va a quedar nada en pie.

Eso explica que la gente rural aborrezca el campo y ponga sus ilusiones en la ciudad donde las gentes van bien vestidas y mejor calzadas; pero como las apariencias engañan, la proesión urbana que exteriormente parecen marqueses y condes, no son en realidad más que unos desventurados parias de levita.

En efecto, el novata por ciento de las gentes que en villas y ciudades contonean las personas, viven de milagro, debiendo no sólo al sastrero y al zapatero, sino el aire que respiran. Su existencia es un perpetuo jeroglífico, cuya solución nadie alcanza.

Las plagas del campo son malas; pero las de la ciudad son peores. La langosta y el cacique absorbiendo toda la vitalidad rural, dejan sin embargo libre la esperanza; pero las plagas urbanas, la langosta y el cacique de la ciudad, no dejan libre ni aun la intención.

Es preciso ver de cerca cómo tiran del carro de la existencia los tales parias de levita, viviendo en palomares, comiendo en los figones y vistiéndose en el Rastro; hay que contemplar la heroica mansedumbre de los militares de víctimas que la guerra, la explotación burocrática ó el feudalismo de freno ó de la oficina, que trabajan como negros, unas veces por la comida, otras para hacer méritos, y casi siempre para sostener las fastuosidades sijas.

A estos pobrecitos pájaros, que con la *fil a la patte* son juguete de las crueldades sociales, mas die los redime ni auxilia. Las leyes redentoras no rezan con ellos, porque llevan corbata y limpios los paños y el cuello de la camisa, que es lo único que por fuera se ve.

Para ellos no hay un recuerdo cuando enferman ni una lágrima cuando mueren, porque no se les teme; no dinamitan ni organizan huelgas, y por consiguiente, no inspiran lástima.

Ha ahí por qué las plagas del campo son más combatidas que las de la ciudad; y por qué el cacique y la langosta urbanos gallean más y se defienden mejor que los rurales.

Abol Imart.

FOMENTO NAVAL

EN EL ATENEO

La Marina militar puede estar orgullosa de albergar en su seno figuras como la del conferenciante de anoche, D. Víctor M. Concos, que en Santiago de Cuba, comandando el «María Teresa», cumplió su deber vertiendo su sangre por la Patria; prestó en el Ateneo otro señaladísimo servicio, ilustrando con su profundo conocimiento del asunto y sus excepcionales dotes la interesante cuestión que nace entre nosotros, y hay que resolver con urgencia, del antagonismo de la Marina de guerra y la opinión.

Conocidas de todos los que se fijan en temas navales las circunstancias que recomendarán a nuestro querido asistente ó no es extraño que quisieran honrarlo asistiendo a él en conferencia muchos y muy valiosos elementos de la Marina y otros que le son del todo extraños. Todos iban a escuchar atentamente, con el cariñoso respecto que infunde a los hombres honrados la voz de la verdad al que, como pocos, está en el caso de decirlo, y como pocos también, tiene valor suficiente y libertad de acción bastante para exponerla a plena luz, con todo el vigor de un carácter entero y consecuente, sin hacer a nadie ni perjudicar nada de lo que merece consideración y aprecio.

En el salón de actos del Ateneo, pendientes durante más de una hora de los labios del señor Concos, oyéndole con religioso silencio, sólo interrumpido a menudo por murmullos de admiración, estuvieron el presidente del Fomento Naval, señor duque de Vergara; los Sres. Gómez Izaz, Maure, D. Laureano Figuerola, López Pérez, Redondo, Azner y muchos más cuyos nombres es imposible recordar. D. Damián Izaz y el Sr. Cabrerizo ocuparon asientos a la derecha del conferenciante. Sentáronse igualmente en lugar distinguido los Sres. Morales, Santos, Cordero y otros varios señores pertenecientes a las Juntas de distrito del Fomento. El bello sexo tenía representación escogida entre el nutrido concurso, y buen número de atenistas contribuyeron por su parte a dar al gran salón el aspecto animado de los días solemnes de aquella casa.

A las diez de la noche tomó la palabra el actual comandante del «Victoria».

Al manifestar que existe una opinión pública decididamente hostil a la Marina, dijo que pro-

cedía en primer término de todos los que de la Marina pretendían su encumbramiento, algún contrato ó alguna preferencia, que sin excepción empleaban el medio del deserción, buscando en la ruina de la Marina el medio de que no pudiera defenderse, y que después de conseguido lo que deseaban querían que se olvidaran sus obras y sus palabras, lo que no era posible, pues la Corporación no podía olvidar tan fácilmente tantas injurias, y la opinión a la que se había ofrecido pagar fuego a la Marina, mucho menos; siendo reclamante el obstáculo, no lo que encontraban dentro, sino precisamente lo que tenían consigo para conseguir su objeto.

Detallando sobre los principales elementos que han contribuído a formar esa opinión, dijo que eran los que más responsabilidad tenían los que por despecho atribuían a la Marina hostilidad ó formación de un Almirantazgo, extendiéndose extensamente en consideraciones históricas sobre este asunto, demostrando que el Almirantazgo no era, como se creía, una Junta directiva presidida por el ministro, sino un lord naval con su Junta de almirantes, presidido todo *ad honorem* por el lord civil; es decir, un ministro profesional y un parlamentario; pero sometido éste a aquél, lo que únicamente cabía por imposición, por ser completamente contrario a cuanto constituye el derecho constitucional moderno, y que sólo funciona en Inglaterra por cuanto la opinión dice siempre: Marina ante todo, sobre todo y por encima de todo.

Con profundo conocimiento de la materia citó como el marqués de Molina destruyó la Dirección General de la Armada en Real Decreto de 23 Febrero 1845, como el Almirantazgo fueron los mismos almirantes los que el suministro, acabando por que de haber tenido ministros eclesiásticos, habrían hecho partidario del almirantazgo, sino por estar en desacuerdo con las leyes generales del país. Expuso que igual razón había para que se pidiera para Guerra ó obras públicas un ministro profesional, y que si se sacaba la Marina de la ley general, que el mismo que lo hiciera se encontraría convertido en un ministro *in partibus*; y daría contra su propia obra echando la culpa a la Marina, acumulándose enemigos, precisamente de los que tienen más medios de publicidad y que así forman la opinión.

A renglón seguido estudió lo que eran los Estados Mayores, demostrando que no eran elementos administrativos; y que como tales no podían facilitar el acceso al Ministerio de Marina de personas incompetentes, leyendo unas notas de un reciente discurso de lord Barendoff, sumamente oportunas para la ocasión. Concluyendo que era muy injusto que se apellidase hostilidad a lo que era dificultad de la cosa misma, y que a los que sin razón se consideraban ofendidos dieran contra la Marina, en lugar de imitar a ilustres extranjeros, que han trabajado años y años para conseguir los conocimientos que son necesarios para cultivar con propia mano una planta tan exótica como es la Marina en las naciones latinas.

Imposible de dar una idea exacta de tan importante conferencia, riquísima en datos de todas clases. Procuraremos extractar los más principales:

Estudiando en seguida la parte que las grandes industrias nacionales han tomado en hacer opinión, se quejó amargamente de su mutismo, a pesar de tener todas, por lo menos la prensa local, su servicio y representantes propios en las Cámaras, dejando abandonados a los ministros y no cuidándose de la opinión sino cuando les tocaba directamente, y entonces sin caridad contra el Ministerio, sin ver que a fuerza de destruir no quedaba nada y que así ellas mismas se habían destruído.

Expuso, con sólida argumentación, que en el extranjero no son santos los industriales, y que tratan de sacar a sus Gobiernos la última moneda; pero que, a pesar de las medidas que contra ellos han tomado en Francia, Inglaterra e Italia, que aquí no pasarían, que precisamente las grandes industrias eran las que hacían más para constituir opinión, pues si hay crédito, algo les toca, y si no hay, nada les puede tocar; concluyendo que aquí pretenden que se dé dinero para la Marina y diciendo que es una merienda de negros, y que el contribuyente dice que puesto que los que cobran lo dicen así, lo que procede es apretar el cordón de la bolsa, y tienen razón.

Seguidamente estudió de un modo admirable la parte que contribuye en formar, la opinión todo lo que son elementos de los arsenales, en los que no hubo desperdicio, sintiendo no poder dar una idea exacta por su extensión. Expuso que los arsenales eran unos establecimientos de una Sociedad anónima llamado Estado, y cuyo gerente, el ministro de Marina, se olería de ellos si lo dejaran los socios protectores de la localidad, que describió con gran gracia, así como el modo como acuden al escándalo alborotando la opinión para conseguir crédito para la localidad, sea para bueno ó para malo, con tal que se haga algo.

Después de decir que de los arsenales era de lo que se habían dicho más horrores y más errores, y que lo único que no habían sabido hacer era construir sin dinero, manifestó que su interés estaba en que se estuvieran haciendo buques y no en que se terminaran, ni en que éstos fueran lo que debían; y que como si de una cosa a uno y a otros no, los otros arsenales pedían el hierro y el fuego para el favorecido, que ellos mismos eran los que habían creado la opinión que pedía pagarles fuego a todos.

Indudable impresión causó en el auditorio el acuerdo de un manifiesto del general Cervera de 1898, al dejar el Ministerio; en cuya ocasión se consignaron créditos para obras con que sostener contratos en los departamentos, mientras se abandonaban los buques construídos que tanto habían costado y no se consignaba nada para pólvora.

Muy notable fué el párrafo que dedicó a los contratistas diciendo que eran unos servidores indispensables, honrados y dignísimos; pero que adoptado por ellos el sistema de la calumnia, del telegrama mordaz y del suelto reticente; que eran justamente rechazados y que si en cambio de sistemas, ellos parecieran como a la Marina a la quien ellos habían matado en primer término, a menos que fueran contratistas de pompas fúnebres que era para lo único de que ya podían servir.

Sentimos que el espacio nos falte para seguir con la interesantísima segunda parte del discurso dedicado al estudio de la influencia extranjera en la opinión. Empezando por las grandes industrias cuyos personajes, acompañados de un embajador, se imponen de un modo completamente contrario a los intereses del país; y sobre todo que dando datos a algún comensal de estos últimos, hacen que de repente aparezca una estrella marítima de primera magnitud, que se apaga en cuanto se va el apuntador, y que queda convertido en un enemigo irreconciliable de manifestaciones; ó dicen «yo me hablo usted de la Marina, no quiero ocuparme de ella, es cosa

Ropas hechas

¿Queréis comprar más barato que en Barcelona? VISITAD durante los meses de FEBRERO y MARZO.

EL ESCUDO DE BARCELONA

- y compraréis
- Traje americana, desde 15 pesetas
 - Gabanes, 25
 - Chequet castor, 6
 - Levitones, 12
 - Pantalones patés, 6

porque quiero liquidar todas las existencias de invierno. Ya sabéis que desde el año 1860, que se fundó esta casa, cuando ha dicho, como ahora,

verdadera liquidación

ha sido un hecho real y no un reclamo.

21 y 23, PRECIADOS, 21 y 23

SERVICIOS

DE LA

COMPañIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 4 Enero, 1.º Febrero, 1.º y 29 Marzo, 26 Abril, 24 Mayo, 21 Junio, 19 Julio, 16 Agosto, 13 Septiembre, 11 Octubre, 8 Noviembre y 6 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapur y Manila, sirviendo por trasbordo de los puertos la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE CUBA Y MÉJICO.—Servicio del Norte: Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Coruña el 20 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.

Servicio del Mediterráneo: Servicio mensual saliendo de Barcelona el 25, de Málaga el 27 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También admite pasaje y carga 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 Limón, Colón, Sabanailla, 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 y carga para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia 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 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 30, 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 TÁNGER.—Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes. Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros, 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 encomendará á los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

HERNIAS (Quebraduras)

Hasta hoy el tratamiento de las hernias ni era curativo ni pretendía serlo. Reduciese á su contención, mientras era posible, y á su operación cuando se extranguaba. La contención no cura y la operación quirúrgica es peligrosísima. El problema estaba en curar la hernia sin llegar á la operación. Y esta resuelto por la electricidad. La corriente eléctrica, eminentemente tónica, al actuar sobre los tegumentos lacerados les presta tonicidad, los rejuvenece, por decirlo así, dándoles nueva vida, y con estas energías viene la formación de nuevo tejido que cierra el anillo por donde se escapaban las asas intestinales, y de este modo la hernia queda curada por completo. La energía eléctrica se transforma en energía orgánica. Este es el principio fundamental de la curación de la hernia por medio de la electricidad. A este principio, última expresión de la ciencia moderna, se ajusta nuestro AUTO-MOTO ELECTRICO. Este aparato, del que tenemos privilegio de invención, y que es el único que ha merecido la honra de ser premiado con medalla de plata en el certamen internacional, se compone de un vendaje contectivo, que lleva sobre los antiguos la ventaja de su triple elasticidad y contiene, además, los elementos necesarios para el desarrollo de una corriente eléctrica continua y permanente, que acciona sobre el campo de la hernia y realiza su curación. Este aparato se lleva sin la menor molestia, porque los nervios periféricos son insensibles á la corriente, que, sin embargo, actúa sobre las energías celulares. La electricidad que desarrolla el AUTO-MOTO ELECTRICO, puede comprobarse aplicando sus polos á uno de los aparatos de precisión al efecto ó á un timbre eléctrico cualquiera que sonará en el acto. La curación radical de la hernia con nuestro AUTO-MOTO-ELECTRICO es uno de los adelantos más positivos de la ciencia. Puede emplearse lo mismo para las hernias inguinales que para las crurales, abdominales y umbilicales.

Consultorio Internacional.—Arenal I, Madrid.

PASTILLAS BONALD

CLORO BORO-SÓDICAS CON MENTOL

Su eficacia está reconocida y comprobada por los señores médicos para combatir las enfermedades de la BOCA y de la GARGANTA.

Tos, ronquera, dolor, inflamaciones, pitor, aftas, anginas, ulceraciones, sequedad, granuleaciones, afección producidas por causas peritricas, fetidez del aliento, placas mucosas, fenómenos bucales de la dentición, salivación hidrágica, efectos nocivos de la nicotina, catarros laringofaríngeos, afectos nerviosos del estómago, vómitos, etc., etc.

TENEMOS PREPARADAS

- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con mentol.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina y mentol.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con cocaína y mentol.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con polisarripa.
- Pastillas Cloro-Boro-Sódicas con guayacina, cocaína y mentol.
- Pastillas de cocaína y mentol.
- Pastillas de cocaína, cocaína y mentol.
- Pastillas de frutos pectorales con cocaína, para los casos en que los señores médicos las consideren indicadas.

Las Pastillas BONALD, premiadas en varias Exposiciones científicas, tienen el privilegio de que sus fórmulas fueron las primeras que se conocieron de su clase en España y en el extranjero.

Se vende en todas las farmacias y en la del autor, NÚÑEZ DE ARCE, 17 (ANTES GORGUERA) MADRID



CORSÉS REGULEZ

LOS DE MEJOR FORMA Y MAS BARATOS

Se hacen á la medida á precios convencionales

9, BORDADORES, 9 MADRID



Hasta las cinco de la tarde se reciben anuncios en la Administración de este periódico, para funerales y aniversarios.

EMPRESAS DE VAPORES

Olaverria Lozano y Melitón González y C.ª, Gijón

Servicio semanal fijo entre Bilbao y Barcelona, con escalas en los principales puertos del litoral, por los siguientes buques:

Tonelada.		Tonelada.	
Anselmo.....	900	Gijón.....	900
Antonio Velázquez.....	1.700	Juanita.....	1.600
Barambio.....	900	Julián.....	1.400
Carmen.....	1.300	Matías F. Bayo.....	1.900
Olfuentes.....	900	Melitón González.....	1.300
Duro.....	1.100	Primero.....	1.800
Felisa.....	1.100	Segundo.....	1.800
Florencio Redríguez.....	1.500		

ELECTE CIDAD, FONOGRAFOS Y ZONOFONOS



Material para instalaciones de luz eléctrica y timbres.—Motores eléctricos y Ventiladores Edison.—Gran máquina de escribir la OLIVER escritura á la vista; Gran Premio en la Exposición Panamericana.—El Cyclostyle automático, imprenta portátil, muy útil á los regimientos para sus impresos y órdenes del Cuerpo.—El Electrotherm, aparato eléctrico antirreumático —Fonógrafos Edison y diafragmas Bettini.—Gramófonos y Zonófonos de todas clases.

No comprar sin pedir precios á

UREÑA

SE HACEN INSTALACIONES Barquillo, 14, y Saucó, 1.—MADRID

LA CONSTRUCTORA NAVAL ESPAÑOLA

COMPañIA ANÓNIMA

Capital: 10.000.000 de pesetas. Domicilio social: Madrid, Zorrilla, 13, 1.º

Construcción, carena y reparación de buques de todas clases para las Marinas de guerra y mercante. Talleres de fundición, maquinaria, forja y carpintería mecánica. Construcción de aparatos de gobierno y carburentes. Bombas y válvulas para servicios de achique, inundación y contra incendios. Máquinas de ventilación y válvulas automáticas de todos tipos. Servicio de remodeladores. Máquina para 100 toneladas.

Garantía técnica: Mrs. Vickers, Sons and Maxim Limited. Construcciones navales realizadas por el astillero y talleres de Cádiz.

	Toneladas.
Buque de combate de 1.ª clase «Emperador Carlos V».....	9.235
Aviso torpedero «Filipinas».....	750
Seis cañoneros tipo «Almendares».....	270
Vapor de pesca «León-Vigo».....	60
Idem de pasaje «San Fernando».....	100
Idem id. «Cádiz».....	100
Remolcador «Eulogia».....	50
Crucero protegido (en construcción).....	2.030
Vapor de pasaje «Sanlúcar».....	140
Idem de carga «Udala».....	4.650
Idem de pasaje «Emilia» (en construcción).....	100
Cuatro vapores para pesca.....	240
Remolcador «Girald» (en construcción).....	126
Idem para los arsenales (en construcción).....	335
Vapor de carga núm. 23 (en construcción).....	4.650
Idem id. núm. 24 (idem).....	4.650
TOTAL.....	27.486

Dirección postal: Apartado núm. 254. Madrid. Teléfono núm. 1.367.—Astillero-Cádiz. Dirección telegráfica: Naval-Madrid. Naval-Cádiz.

Esta casa puede facilitar anteproyectos y datos para toda clase de construcciones metálicas.

SOCIEDAD ANONIMA SANTA BARBARA

FABRICA DE PÓLVORAS

Y DE PÓLVORAS SIN HUMO

Domicilio social: Uria, 40, OVIEDO

REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN DE ARIZA

Encarnación, 14, MADRID

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 Pasajes, Gijón y Sevilla.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

Servicio quincenal con Bayona y Burdeos.

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

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyo, consignatario.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres, 32, Victoria Street, S. W.

Representación en España: Montalbán, 3, Madrid.

Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.

Fábricas que posee esta Compañía.

- 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 Armas O.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 Dartford.
- Fábrica en North Kent para proyectiles.
- Polígonos de Eskmeals y Eynstord.

COMPañIA MARÍTIMA RODAS

BILBAO

Esta Compañía dispone de los siguientes buques: El Salto. 4.000 toneladas, de carga. Ceres. 5.800 toneladas, de carga. Saltillo. 3.600 » » Diana. 6.000 » » Minerva. 5.800 » »

Compañía Marítima UNION

Armadora de los buques siguientes: Neptuno. 5.900 toneladas, de carga. Hércules. 7.000 toneladas, de carga. Eolo. 6.000 » » Apolo. 7.100 » » Marte. 6.200 » » Júpiter. 8.000 » »

Compañía de remolcadores bilbainos

Vapores remolcadores de doble máquina llamados Socorro. De ruedas. España. Doble hélice Sansón. Rodas. Auxiliar. Rodas.

El «Rodas» posee una bomba de salvamentos con potencia para achicar 800 toneladas por hora. Para fletes y demás detalles de estas tres Compañías, dirigirse al

Excmo. Sr. D. Francisco Martínez Rodas.—BILBAO

El Sr. Martínez Rodas preside también la Sociedad Marítima Cantabria, que cuenta con los buques

CHIMO, CHINDOR Y CHIO

que hacen el tráfico entre Bilbao, Bayona y Asturias. Igualmente preside la Compañía Anónima Marítima La Actividad, armadora de los vapores siguientes

Diligente. 2.500 toneladas. Activo. 1.700 toneladas. Rápido. 2.300 » » Veloz. 2.150 » »

los cuales sirven una Línea regular entre Liverpool y costas de España, saliendo del puerto de Liverpool citado, semanalmente, para el Cantábrico, y quincenalmente, para el Mediterráneo.

Para toda clase de informes y detalles, dirigirse en Bilbao, á la Compañía Anónima Marítima LA ACTIVIDAD, y en Liverpool, á los Sres. John Glynn & Son, 20, Water Street.

DIARIO DE LA MARINA

DIARIO DE LA TARDE

Oficinas: calle de la Libertad, 10, primero derecha.—Apartado núm. 25.—Madrid.

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Madrid, un mes.	1 pesetas.
Provincias, trimestre.	5
Países de la Unión Postal, un año.	60
Asia y América.	70

ANUNCIOS

Cuarta plana.	0,20 pesetas línea.
Reclamos.	0,75
Noticias.	1,25

NUMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS.—IDEM ATRASADO, 25 CENTIMOS