

Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 10.973

Redacción y Administración,

Madrid, Sábado 23 Abril de 1904.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias

LA ESCUADRILLA ESPAÑOLA

Ayer izó su insignia de mando en el *Pelago* el General Santaló, nombrado jefe de la Escuadrilla que ha de ir a Marsella a saludar al Presidente de la República francesa, que embarcará en aquel puerto para dirigirse a Italia, donde va a pagar la visita que el año pasado le hizo el monarca de esta nación.

El nombre de Escuadrilla es aún demasiado ampuloso para caracterizar el reducido y heterogéneo grupo de buques anticuados y de escaso valor militar que han de ostentar la representación de las fuerzas navales de España en Marsella. Y, sin embargo, no es una representación lo que se envía; es cuanto podemos disponer para la defensa marítima del país.

La presencia en las aguas del Mediodía de Francia de esa Escuadrilla española, figurando entre el cortejo de poderosos buques extranjeros que allí han de acudir a festejar la partida para Italia de Mr. Loubet, pondrá aún más de relieve nuestra insignificancia en el concierto de las naciones de Europa, que han dado su asentimiento al convenio anglo-francés sobre Marruecos, sin preocuparse para nada de nuestros intereses ni de nuestras aspiraciones en ese territorio que se puede decir es prolongación del nuestro.

A esa insignificante Escuadrilla está reducido todo el poder naval de España, servible únicamente para festejos marítimos, disparando cañonazos con pólvora de saludos y adornando sus buques con banderolas e iluminaciones de mejor o peor gusto. Y cuando en las naciones marítimas las fuerzas navales llegan a tal estado de decadencia e inutilidad, es en vano que demanden respetos y consideraciones que sólo la fuerza infunde, y sólo por ella se adquieren.

Déjense, pues, los intelectuales españoles de preocuparse por la suerte futura de España ante el actual convenio de Inglaterra con Francia, para que ésta asuma el protectorado de Marruecos. Nada se obtendrá de modo práctico mientras en vez de contar por toda defensa naval con una Escuadrilla de escaso y anticuados buques sin valor militar alguno, no dispongamos de una verdadera Escuadrilla de combate que, aunque modesta, resulte eficiente en su magnitud por el poder ofensivo y defensivo de los buques que la constituyan, en forma que agregada a la Escuadrilla de otra nación, proporcione a la flota combinada un poder efectivo capaz de oponerse al de las naciones adversas.

Pero pretender que sin esfuerzo de ninguna clase por parte nuestra en la defensa marítima, hemos de encontrar quien desinteresadamente venga en nuestra ayuda para defender nuestros intereses, arriesgándolo todo mientras nosotros permanecemos en una situación de pasividad ineficaz, eso es creer que puede haber en Europa una nación tan imbécilmente dirigida como lo está España en estos desdichados momentos.

Todas, aún las que pudieran tener intereses comunes con la nuestra, y hacen muy bien, nos compadecen y nos vuel-

ven las espaldas, deseándonos que salgamos del paso como podíamos dirigidos por el super-hombre Maura y por los estrategas de guardarrópia como Linares y Ferrándiz, que sólo se cuidan de lo accesorio, abandonando lo esencial en la reconstitución del Ejército y de la Marina para la defensa de la nación, que requiere antes que nada fortificaciones y buques.

En tanto que de manera decidida no se emprenda ese camino en la dirección del Ejército y de la Marina y no se dé a esta última el valor que en la guerra moderna tiene como factor decisivo para el éxito de las contiendas internacionales, España carecerá de prestigio y sus intereses serán desconocidos por las demás naciones, aun por aquéllas a quienes podría convenir por razones de rivalidad e intereses, ligar los suyos con los nuestros.

Una Nación de la importancia marítima, que como territorio sobre dos mares a la entrada de Europa tiene la nuestra, es imposible que pueda existir tranquila y respetada, contando por toda defensa naval con la Escuadrilla que vamos a exhibir en los festejos marítimos de Marsella.

JUNTA DE FOMENTO NAVAL

SEGUNDO CONGRESO NAVAL

Con el fin de que los señores congresistas de esta Asamblea tengan completo conocimiento de los trabajos presentados, antes de que se sometan a discusión en las sesiones públicas, la Comisión ejecutiva de la Junta ha dispuesto que se impriman y repartan gratuitamente, los que por su mucha extensión y notoria importancia no pueden ser examinados en Secretaría.

También con el fin de que los mismos congresistas tengan las mayores comodidades en el cumplimiento de sus funciones, a partir del día 10 del mes de Mayo y hasta la clausura del Congreso, tendrán una oficina a su disposición en la planta baja del Ministerio de Marina, abierta desde las diez de la mañana a las cinco de la tarde, y en la que encontrarán amuebladas a su servicio las referidas Junta galantemente les ofrece.

La sección de *Legislación marítima* ha recibido, en estos últimos días, tantos y tan notables trabajos, que ni su Presidente señor Cobián, ni su Vicepresidente Sr. Spottorno, consideran oportuno tener ultimadas las ponencias antes del 5 del próximo mes.

Numerosas representaciones de provincias tienen anunciada su decisión de asistir al Congreso, y ayer mismo comunicaron al Fomento Naval, que de Sevilla, Cartagena, Barcelona, Alicante y Bilbao llegarán importantes casas armadoras.

Las rías gallegas aportan buen contingente de congresistas a quienes interesa vivamente la sección de *Industria marítima*, encomendada al Sr. Rodríguez, y para los que despierta un porvenir halagüeño la notable *Memo* que trata de conseguir el *Restablecimiento de las antiguas pesquerías españolas en los mares del Norte*, problema del que quizás depende el bienestar de gran número de españoles y la energía de nuestra Marina militar.

La sesión de *Marina Mercante*, sólo aguarda el regreso del Sr. Concas, para que su presidente Sr. Navarro Revuelta, convoque la última reunión; y la sección de *Marina Militar*, tiene ultimado el estudio de

sus numerosos trabajos, confiando el señor Fernández-Caro en que tendrá formuladas las ponencias antes del regreso del duque de Veragua.

El Almirante Makaroff.

El Almirante Beránger y casi todos los Generales y personal de nuestra Armada, han enviado expresivo y sentido pésame al Embajador de Rusia por la trágica muerte del Almirante Makaroff en el acorazado *Petropanofsk*.

El Emperador Guillermo ha dirigido al Czar de Rusia el siguiente telegrama:

«El duelo de Rusia es el duelo de toda Alemania, y la muerte de un hombre tan eminente como el Almirante Makaroff, constituye una pérdida inmensa para todas las Marinas del mundo.»

POLÍTICA

Aventura temeraria

Anúnciase, á son de bombo y platillo, que el Jefe del Gobierno, que ya en Barcelona, no se curó de politiquear ante la presencia misma del Rey, aprovechará el viaje que tiene que hacer á Sevilla para esperar en aquella capital al Monarca, en pronunciar días antes de la llegada del soberano, un discurso de los de muchas campanillas.

Al buen señor le parece, ya toda la calle, esto es, todo el país suyo, y allá se va, con las aureolas catalanas, dispuesto á echar las bases de un partido nuevo, católico antes que político, y político, como decía aquel axioma de la prensa nea de otros tiempos, «en cuanto que la política conduzca al fin práctico del catolicismo».

Esto quiere decir que se cierran los parlamentos y las cátedras, y se abren las sacristías y los cofradías pasando la esponja, como habría dicho el meliorado D. Práxedes, por toda la obra constitucional, en demanda de derroteros que conduzcan á la resurrección, en una ó en otra forma, del poder personal, que es, mirase por el lado que se quiera, la verdadera revolución desde arriba que tanto se preconiza y pregona por la gente ministerial.

Creo el Sr. Presidente del Consejo de Ministros que eso se puede hacer é intentar en un país como éste, que no ejercita la función electoral y que se deja baquetear en grande por los más audaces; pero ignora, y no es extraño, dada su poca experiencia política, puesto que se trata de un soñador, de un empirio, de un teorizante que no se preocupa de apreciar las palpaciones de la opinión; no sabe que en este país de los vieversas todo se tolera, todo menos la influencia clerical cuando ésta, saliendo de sus límites prudenciales, aparece como ahora, con todos los caracteres de una imposición de sacristía.

No lo duda el conspicuo, el clarividente jefe del Gobierno: su muerte política está ahí, en la formación de ese partido católico, porque aquí, donde todos somos muy buenos cristianos y sabemos y queremos estar bien con Dios y con todos los Santos, nunca enojaron ni enojaron los gobiernos de cofradía y sobrepeliz.

Se apoyaron Gobiernos reaccionarios, pero clericales, nunca, y el señor Presidente del Consejo de ministros debe, antes de meterse en aventuras de ese jaez, estudiar bien las diferencias que hay entre Bélgica y España, para luego no tener que lamentar situaciones desairadas y ridículas; y no

olvide tampoco, que el Gran Emperador Carlos V, y el mismo y austero Felipe II, sin perjuicio de ser muy devotos y muy cristianos, y defensores de la fe católica y de nuestra sacrosanta religión, supieron tener á raya las ingerencias clericales.

En privado, es la esfera de la conciencia, en la órbita del dogma y del carácter religioso, la influencia católica está bien, y todo el mundo la admite y acata, pero en la del mangonazo político y gubernamental... ¡ah! en eso, persuábase el insigne balnear de que hasta ahí no llegan, ni siquiera los sevillanos, que como buenos creyentes quieren y saben cumplir con la Iglesia, y confesar y comulgar... pero no con ruedas de molino.

TORTURAS

La camisa de fuerza.

Largo y tendido, aun cuando no mucho y bueno se podría hablar y escribir acerca de los instrumentos de tortura. En Rusia, que ahora está de moda por sus tribulaciones, casi es popular el knot, un látigo especial cuyo hábil manejo consiste, e casi un arte, pues produce el máximo de dolor con el mínimo de lesión traumática.

En tiempos inquisitoriales tuvimos por estas latitudes abundante colección de quebrantahuesos, ruedas de tortura, hornillos para quemar in vivo determinados ramos, calzado de hierro, etc., etc. Todo eso ha desaparecido con el resplido constitucional, y ya nadie recuerda la siniestra función de tales artefactos.

Pero en nombre de la ciencia, ha quedado para los dementes un chirimbolo que tanto fino, como dijo el orca, de humano como de divino, y que no es de los que figuran en la bolsa de cirugía, ni en los museos ortopédicos: la camisa de fuerza.

«¿Para qué sirve? Hasta los niños de la escuela lo saben para sujetar á los locos furiosos. Confieso que jamás he pensado mal de semejante prenda. En general, las camisas me inspiran un respeto profundo; y desde la de la serpiente, que alguna vez ha podido contemplar, como objeto curioso, hasta la de los pobres alienados, que no he visto puesta á ningún enfermo mental, todas me parecen dignas de la mayor consideración».

Ahora, sin embargo, del relato que trae los periódicos, del infeliz loco muerto violentamente en la sala de de centros de un hospital, aparece la camisa de fuerza con caracteres algo tanto siniestros y corre peligro de desacreditarse ante el vulgo y las gentes honradas por la participación que haya podido tener en el desastrosos fin de ese pobre enfermo, cuyo mayor delito parece ser el de haber estado en manos de unos enfermeros poco amables.

La camisa de fuerza, como símbolo, necesita estar al abrigo de toda sospecha de crueldad, supuesto que no ha sido creada para tormento sino para contribuir al alivio ó á la curación de los pobres locos. Si hubiese una camisa de fuerza que pudiera prestarse á cubrir con el manto de la impunidad los sesulimitos criminales de tal cual ciudadano hospitalario, la rehabilitación sería universal y el prestigio humanitario y aún científico de la camisa de fuerza estaría en mitad del arroyo como suele, por desgracia, encontrarse, según los oradores de club, algunas veces el celeberrimo principio de autoridad.

Bajo la égida científica, el principio de autoridad en una casa de orates está simbolizado en la camisa de fuerza, como antiguamente en los presidios estaba simbólicamente el látigo, y ahora, según los cronistas libertarios lo está en las terribles regiones siberianas por el supradicho knot.

Pero aquí, como en Flandes, la camisa de fuerza no inspira terror, porque todo el mundo sabe que sirve y solamente se aplica para sujetar los excitados nervios de locos furiosos; y á nadie se le puede ocurrir que con la camisa de fuerza se pueda cometer un crimen, como á nadie se le ocurre que con la muleta de un cojo se pueda dar á un sano un pie de paliza que lo deje fuera de discusión.

No lo dice, pero se deja entender, por lo que andan metidos en el ojo de la información

abierta para el esclarecimiento de la muerte violenta del loco de autos, que la camisa de fuerza que le fué impuesta al infeliz, de orden del interno de servicio, «en forma que no le lastimara y que le sujetara», ó sea «sin apretar mucho las correas», pudo determinar la muerte del loco, á quien el médico forense pudo apreciar, según se desprende de su certificación, que fué víctima de un delito, que sería, según los periódicos «horrible por lo brutal é inhumano».

El hecho es, que practicada la autopsia se vió que el infeliz demente tenía *dos costillas rotas*, fracturado el esternón y diez erosiones en el brazo derecho, lugar del codo y ambos lados del cuello. Ahora bien, los practicantes y enfermeros del hospital ¿se enredaron á palos con el loco hasta producirle esas lesiones *humanitarias*, ó ha sido la camisa de fuerza la que, como la punzadura clásica del epigrama *fortiter in modo suavitè in re*, ha traspasado los límites del «suaviter», é invadiendo los del «fortiter» ha determinado esas fracturas mortales de necesidad? Eso... lo determinará el juez.

Entre tanto, he aquí que se derrumba y se sienta estrépito, un prestigio más, una nueva garantía del orden, si no social, benéfico, la camisa de fuerza en cuya eficacia ya no va á creer nadie y de cuya aplicación protestarán con horror en el sucesivo las gentes honradas.

La camisa de fuerza ha caído para no levantarse más. Ella habrá podido matar á ese pobre y furioso loco, pero el loco la ha matado también á ella. Y no es eso lo peor, sino que con esa camisa de fuerza, desaparece también la fe, la confianza y el crédito profesional de los locos. ¿Como se vive se muere!

Abel Imart.

Ultima conferencia del señor Concas.

Con el presente número recibirán nuestros abonados un suplemento extraordinario que contiene la notabilísima conferencia con que el Capitán de navío D. Víctor Concas, ha puesto término al brillante estudio realizado en el presente curso académico del Centro del Ejército y de la Armada, acerca del «Concepto general de la Marina moderna».

Mucho nos hubiera complacido ofrecer al público este suplemento en los días que siguieron á la interesante conferencia del Sr. Concas, pero la falta material de tiempo, nos ha obligado, muy á pesar nuestro, á demorar hasta hoy su publicación.

Certamen internacional

En los números que acabamos de recibir de la Revista profesional, *Anales del Ejército y de la Armada*, se publica en alemán, francés é italiano, la convocatoria para este certamen, cuyos temas son los siguientes:

- 1.º Condiciones de una buena infantería para su aplicación eficaz en el combate. Método de instrucción y preparación para la guerra.
- 2.º Utilidad de la Caballería en los ejércitos modernos, servicios especiales y su carácter técnico.
- 3.º Comités de la Artillería en los ejércitos de nuestros días. Su acción al preparar el combate y en el momento de la batalla. Impedimentos que ofrece la dotación de municiones para la Artillería de tiro rápido.
- 4.º Estudio sobre la organización más conveniente de los fuertes aislados.
- 5.º Abastecimiento de los ejércitos modernos en la guerra. La administración militar como base de toda organización armada.
- 6.º Los servicios del Cuerpo de Sanidad militar en paz y en guerra.
- 7.º El tema anterior aplicado á los servicios del Cuerpo farmacéutico militar.
- 8.º Misión de la Cruz Roja. Reformas que exige su organización para formar un Cuerpo de carácter político-militar en cada Estado.
- 9.º Ideas generales de estrategia y sus aplicaciones á la acción de los ejércitos.
- 10.º Tipos de buques para defensa de las costas: su radio de acción y artillado.
- 11.º Relación entre la Geografía y la Hista-

bee, todos predestinados para ser la última tabla de salvación después del naufragio, todos apóstoles para lo porvenir, listos para enseñar y mandar, ninguno dócil para aprender, ni ser obedientes, ni concebir superior, que quiera esa suerte en lo que quieren decir, pero no en lo que quieren hacer; esa exuberancia de operarios en política, es el indicio más infalible de desorden, revolución, anarquía y ruina.

Francia, país cuya riqueza propia es inmensamente mayor que la nuestra, tanto por el estado de su industria cuanto por la fertilidad de su suelo y por la producción de sus ríos y de sus mares litorales, no desdén ocuparse en el fomento de la pesca de gran altura, cuya base principal es la del bacalao. Para obtener buenos mariscos para sus buques de guerra y Marina, Francia se ha visto precisada á fomentar sus pesquerías de bacalao; esta pesca se hace en latitudes altas en Terranova é Islandia, donde el tiempo es tempestuoso y crudo y forma hombres de mar más endurecidos que en cualquier otra pesca. Por la ley de 1831 tiene establecido aquel país las subvenciones siguientes:

50 francos para cada tripulante de los barcos dedicados á la pesca del bacalao en las costas de Terranova, Saint-Pierre y Miguelan y en el Gran-Banco, siempre que lo curan allí.

30 francos cuando sólo pescan, pero no la curan en Terranova, y 15 francos cuando se cogen en Doggerbank, en mar del Norte.

50 francos también para cada tripulante de los dedicados sólo á la pesca en las costas de Islandia.

Además paga el gobierno por la exportación del bacalao francés y por cada 100 kilogramos las subvenciones siguientes:

20 francos por el envío desde los lugares de la pesca ó depósito francés á colonia francesa en América, India, ó depósito francés de la costa occidental de África ó á otro país trasatlántico.

10 francos por la exportación á los mismos sitios cuando el bacalao se exporta desde puerto francés, donde la mercancía no es depositada.

16 francos cuando el bacalao se envía desde el sitio de la pesca ó puerto francés con destino á Europa ó puerto del Mediterráneo, excepto Cerdeña y Argel, en cuyo caso paga 12 francos.

20 francos por cada 100 kilogramos de huevo de bacalao que los buques de pesca franceses traen á Francia desde el sitio de la pesca.

Las subvenciones pagadas por Francia por estos conceptos.

AÑO	Francos.	AÑO	Francos.
1882.....	2.056.000	1886.....	5.109.000
1883.....	2.528.000	1887.....	4.685.000
1884.....	3.342.000	1888.....	4.900.000
1885.....	3.839.000	1893.....	7.000.000

Francia tiene ya reconquistadas sus pesquerías en los mares del Norte, lo que demuestran los datos siguientes, respecto á la pesca del bacalao por buques franceses.

Bacalao pescado por buques franceses.

AÑO	1890	AÑO	1891	AÑO	1892.
Bacalao.....	49.982.478	37.006.555	37.403.664	klg.	
Pes-Palo.....	374.355	349.024	455.511	»	
	50.356.833	37.445.579	37.859.175	»	

Procedencia de bacalao francés importado y curado en Burdeos.

El bacalao salado sin curar importado por pescadores y buques franceses en Burdeos, de las grandes pesquerías francesas en Islandia y Terranova, fue en total el año 1892 más de 24 millones de kilogramos y en el año 1891, de 23 millones, en esta forma:

AÑO	1891.	AÑO	1892.
Pescado en Islandia.....	3.920.000	4.875.000	
» en Terranova.....	19.182.000	19.163.000	
Kilogramos.....	23.052.000	24.038.000	

En el año de 1890 tenía Francia empleados en la pesca del bacalao.

SITIO DE PESCA	BUQUES	TONELDS.	HOMBRES
Terranova.....	153	29.750	7.145
Mar del Norte.....	63	18.899	3.428
Islandia.....	149		
Total.....	365	47.658	10.673

Como se ve por los datos anteriores, la importación en España del bacalao francés era el año de 1892 casi la mitad de la de 1891, año en que llegó al máximo y fué casi la misma que en 1883. Dicha importación empezó á tener verdadera importancia el año de 1883, porque en este año llegó Francia á conquistar gran parte del mercado español, merced al arreglo hecho entre ambos Gobiernos, por el cual—España consideraba el bacalao cogido por pescadores y buques franceses en Islandia y Terranova como producto francés, aplicándole la tarifa mínima.

Es un hecho que España desde esta época ha sido el mercado principal para el bacalao de Burdeos. El cambio sufrido por este comercio en el año 1892 ha sido consecuencia al tratado firmado entre Francia y España, que empezó á regir en 1.º de Febrero de 1892 y con las crecidas tarifas la importación se hizo casi imposible y sólo volvió á importarse, aunque no en tan gran cantidad, en Junio del año de 1892 al ponerse en vigor el *modus vivendi*.

Es verdad que la pesca del atún da al Tesoro el ingreso mayor más directo, pero como es una pesca costera, ésta como toda pesca, dentro de la zona jurisdiccional ó litoral, explota un territorio que pertenece al país, y además, tardó é temprano, por la explotación abusiva, se disminuyó. Todo lo contrario sucede con la pesca de gran altura, que aligera los pescadores de las costas, extendiendo, se puede decir, los límites de la Patria, y evita la enorme concurrencia en el mar litoral. En sí, eso es una ventaja muy grande, y que ninguna pesca costera ofrece; pero otra porción de ventajas adquirirla la economía nacional, con la implantación de esta última pesca; por el solo concepto de la pesca del bacalao, tendría la nación las ventajas que á continuación nombramos.

Bacalao francés exportado de Burdeos á los países siguientes:

AÑO	1891.	AÑO	1892.
A España.....	4.630.388	2.784.652	
Italia.....	2.339.250	2.127.960	
Martínica.....	585.030	832.959	
Argelia.....	578.175	583.910	
Portugal.....	115.351	4.210	
Otros países.....	88.130	306.191	
Kilogramos.....	8.636.843	6.649.902	

Bacalao francés exportado de Burdeos.

AÑO	Kilogramos.	AÑO	Kilogramos.
1882.....	1.861.000	1888.....	4.007.000
1883.....	5.606.000	1889.....	9.734.000
1884.....	7.540.000	1890.....	9.197.000
1885.....	9.046.000	1891.....	8.636.843
1886.....	11.189.000	1892.....	6.649.202
1887.....	12.706.000		

Como complemento de estos datos y en demostración de la posibilidad de hacer nosotros, hoy como en siglos pasados, la pesca y curación del bacalao en España, consignamos que la gran mayoría del bacalao francés cogido en Islandia y Terranova se trae salado en fresco, curándolo después en Francia.

ria, desde el punto de vista militar.—Líneas isométricas determinadas de la emigración de los pueblos y del camino seguido por la civilización.

12. Estado de las formas del lenguaje usado por Corruvants en su obra *Inmortal*.

13. Estado bibliográfico acerca de Corruvants, su vida y sus obras.

Los trabajos se presentarán en caracteres de máquina de escribir.

El plazo de presentación termina en 31 de Diciembre de 1904.

Para la redacción de las Memorias puede emplearse el español, portugués, francés ó italiano. En Enero de 1905 se constituirán los jurados calificadores.

Toda pregunta ó observación referente al Ceremonial podrá dirigirse al Presidente de la Junta organizadora, Ilmo. Sr. D. Francisco de Francisco y Díaz, Capitán de Caballería, Ministerio de la Guerra, Madrid, (España).

FRACASO EVIDENTE

Los síntomas son de que al Gobierno le importa un rábano ó se le da una higa de la expulsión de España del protectorado marroquí, supuesto que acoge con el mayor y más soberano desdén cuando se viene diciendo estos días acerca del convenio franco-ingles.

El Embajador de España en París, á quien un diario de gran circulación propone para el ducado de Foz, siempre y cuando haya de ser rubricado en un prosidido africano, sigue merodeando la omimoda confianza del Gobierno, aun cuando ya es positivo que ha perdido la del país en masa ó sea representación ostenta en el extranjero.

Confía el Gobierno en que esta cuestión no pase de las columnas de los periódicos y por consiguiente que no constituya una verdadera dificultad para la marcha política de la situación, pero es preciso reconocer, que la opinión general, por muy indiferente que sea ó parezca en cuestiones de política marroquí, no puede hacerse cómplice de los desaciertos y de los fracasos del Gobierno en un asunto tan trascendental como el que va envuelto en el convenio anglo-francés.

No se trata ya de si España por culpa de sus malos gobernantes ejerce ó deja de ejercer la misión que le está reservada por su posición geográfica y por su proximidad á Marruecos en el decadente imperio mogrebino; lo que se dilucida y lo que se ventila es, si á los errores propios, más ó menos discutibles se puede añadir la humillación exterior que resulta de la mala gestión y de la torpeza demostrada de nuestros agentes diplomáticos en Londres y París.

Bueno es ir concretando puntos y empezar por saber si el Gobierno hace suya, completamente suya la tal gestión, y en caso si acepta con todas sus consecuencias y todas sus derivaciones la responsabilidad que se despropia de esa evidente y monumental fracaso diplomático.

Durante años, durante siglos tal vez se ha podido pasar, como suele decirse, por carros y carretas, pero ya, no; han llegado las cosas á un extremo que es preciso detenerse y exigir á los gobernantes el cumplimiento estricto de sus deberes con el país.

Mientras la ropa sucia se lave en casa pueden pasarse por alto la clase de gallardías y desafuero; pero en cuanto trasciende al exterior la insensatez interna es preciso atajarla y mirar bien hasta donde pueden llegar y tolerarse las demasías del poder.

Es evidente que desde que lo disfrutaron los conservadores se ha iniciado el fracaso de la influencia española en Marruecos; y que eso es achacable única y exclusivamente al partido conservador.

Los liberales dicen y lo prueban que con el mismo Embajador en París iniciaron gestiones acucianadas á armonizar los intereses franco-hispanos en una zona de mutua influencia; pero resulta, mandando los conservadores, que esa mismo embajador no ha podido terminar bien sus primitivas gestiones y asiste impotente á la inteligencia ó convenio anglo-francés, por virtud del cual, queda España eliminada del protectorado y consiguientemente del reparto marroquí.

En suma; en la cuestión de Marruecos se ventilan intereses, y en el convenio de Inglaterra y Francia se prescinde de los de España, y eso ni los representantes de Espa-

ña en Londres y París lo han debido permitir sin enviar antes su dimisión, ni el Gobierno tolerarlo sin iniciar una protesta por medio de enérgica Nota diplomática que hubiera llevado, sino el apoyo de nuestra fuerza militar y naval, por desdicha de nuestra mala política, completamente nula, al menos el calor de la opinión pública que el partido conservador pudo y debió buscar y que para ese asunto eminentemente nacional, habría de seguro encontrado.

TRÁFICO MARÍTIMO

Vías navegables.

Por extraño que parezca todavía se discute entre ciertas gentes acerca de la inutilidad de fomentar las vías navegables bajo pretexto de que habiendo costado tantos millones y trabajos las vías férreas resulta injusto establecer á estas la competencia líquida; y dicen que la vía de agua es el pasado, mientras que el camino de hierro es el progreso, como el barco de vela representa la Marina antigua y el de vapor la moderna.

Ese es un razonamiento impropio de personas ilustradas. Los canales y la vía fluvial, como el barco de vela ó de 7000 toneladas no son el pasado sino el porvenir, el progreso para el transporte de las mercancías ordinarias, de impedimento y baratas.

La velocidad es un elemento que cuesta muy caro y que solo debe emplearse en casos determinados.

Los trenes rápidos, los vapores de mucho andar no se emplean para el transporte de ese género de mercancías que constituyen la parte principal del tráfico marítimo, en cambio, el barco de vela, que con viento favorable suele en muchos casos caminar tan de prisa como los vapores rápidos, llena por completo esa necesidad imprescindible del comercio y de los transportes marítimos.

En 1830, los americanos tenían 30.623 millas de vía férrea; en 1870, 52.922; en 1880, 92.296; y en 1895, 181.021, ó sea 291.232 kilómetros más que los que tiene toda Europa junta.

Pero al mismo tiempo, han organizado la navegación de los ríos, profundizado y creado nuevos canales, modificado los antiguos, hasta lograr que los transportes por vía férrea y por vía de agua se efectúan á precios afortunadamente bajos.

Así, desde Buffalo, en el lago Erie hasta New York en un canal de 804 kilómetros el transporte de una tonelada de mercancía cuesta en unos quince días que se tarda en el ferrocarril á razón de 0.005 francos por tonelada y kilómetro, y desde Pittsburg en vía de aguilón, el transporte de una tonelada de carbón cuesta 0.0015 francos por kilómetros en los barcos que bajan por el Ohio y el Mississippi hacia San Luis y Nueva Orleans, lo que evidencia las ventajas de la vía líquida y ante los notentamientos, los de la vía férrea, la atención y consideración como factor esencial para el desenvolvimiento del tráfico.—X.

El hambre en Ferrol,

En el Ayuntamiento de El Ferrol reunieron ayer los representantes del comercio, los trabajadores, la prensa, las Sociedades de recreo y los elementos de significación para tratar de solucionar la grave crisis obrera.

Los obreros demostraron que el hambre amenaza exterminarlos á ellos y á sus familias, y que sus hijos padecen enfermedades por falta de alimentación.

El relato de estas desventuras impresionó al público, que era muy numeroso.

El concejal republicano D. Benigno Fabat encareció se suplicase al Gobierno que acuda al problema del hambre en El Ferrol, rogándose de paso al Papa Pío X que envíe recursos para evitar que falteza de hambre muchos cristianos.

El Ayuntamiento gestionará un empréstito de dos millones de pesetas.

DE VIGO

LOS TESOROS DE RANDE

La llegada al puerto de Vigo del vapor italiano *San Clemente*, para dedicarse á la busca de los tesoros que se suponen sumergidos en el estrecho de Rande, presta de nuevo actualidad á un asunto que parecía ya olvidado.

Su historia comienza el año 1702, en el portorio árido de la fiebre de oro que invadió al viejo mundo.

Cuenta la tradición que en esa época unos galeones procedentes de Indias con valiosos cargamentos de oro y plata en barras fueron echados á pique intencionalmente por sus tripulantes, al abarcar las islas Cíes las oscuadas

ombinadas de Inglaterra y Holanda, que los perseguían ávidos de apoderarse de tan rica presa.

La misma tradición dice que esas riquezas, valuadas en mil millones de pesos fuertes, fueron desembarcadas ante de irse los galeones á pique; pero otros afirman que venían ocultas bajo estivos cargamentos de madera con objeto de ocultarse mejor á la rapacidad de los piratas, dificultando el registro, y añaden que si hoy todavía naderías en los casos sumergidos, las riquezas que ocultaban deben estar aún en el mar.

La primera expedición para explorar el fondo de la ría en busca de los tesoros, la llevó á cabo el año 1825 el bergantín inglés *Enterprise*, que comenzó sus trabajos en Octubre y los terminó en Agosto de 1826.

Para ello se valieron los ingleses de los procedimientos más rudimentarios, ó sea la campana, con lo cual no lograron otra cosa que señalar por medio de coordenadas ciertas y duraderas la situación de cada uno de los galeones hundidos en el estrecho de Rande.

Se averiguó entonces que dichos buques cubrían en la mayor parte una línea Este-Oeste normal á la entrada del saco ó ensenada de San Simón, entre la punta de San Adrián y la de Monte Gordo.

El orden y nombre de los galeones eran los siguientes: el *Tambor*, el *Espartero*, la *Almirante*, la *Croscela*, el *Chatterman*, la *Urca Trella*, el *Narvo*, la *Narra*, el *Advegra*, el *Tollivo*, *Toxo* y el *Sotelo*.

Total, 12 buques, situados á distancias de 100 140, 250 y hasta 300 brazas unos de otros.

Entre los objetos que extrajo la campana del *Enterprise* llamó mucho la atención un plato ó bandeja de plata con las armas de España grabadas, y en la orla un sello en que se leía perfectamente la fecha 1631.

Fuó sacado del fondo de un galeón, clavándolo con un cluzo, y tanto por esto, como por malicia y suspicacia, díjose que el plato había sido forjado en París y presentado á los accionistas de la empresa como cebo de atracción.

Las comunicaciones oficiales no dejan duda respecto á la existencia del referido objeto y á la manera de extraerlo.

Lo demás que se sacó de los galeones fueron cañones, balas, metralla y objetos de cerámica, todos apelmazados, partiendo armados el hierro, formando un barro corrompido y sin aplicación de ninguna clase.

Los ingleses horadaban los galeones por medio de unas perforas largas y delgadas terminadas en tenazas.

Otros buques han efectuado diferentes sondeos en Vigo en busca de los hundidos tesoros, pero sin resultado práctico alguno.

Veremos ahora si el *San Clemente* consigue encontrar lo que otras empresas navieras han abandonado por imposible.

LA REBAJA DE LOS FLETES

Por el Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, se ha dictado la siguiente Real orden, que publicamos íntegra en atención á la importancia que revista para el comercio y la marina mercante:

Vista la Real orden del Ministerio de Estado, fecha 23 de Marzo último, dando cuenta á este Departamento del trabajo realizado por la ponencia designada por la Sección tercera, *Producción y Transportes*, de la Junta del Comercio de exportación, relativo á la designación de productos y reparto de las 5.000 toneladas, á las que ha de aplicarse el beneficio del 30 por 100 de rebaja en los fletes á que se refiere la obligación impuesta á esa Compañía por virtud de la base 5.ª de la Real orden de 5 de Agosto de 1899, dictada por la presidencia del Consejo de Ministros.

Visto el favorable informe emitido por dicha Junta acerca del trabajo de referencia, aprobado ésto por unanimidad y estimándose como exento para la vida normal de nuestras exportaciones, pero dejando, sin embargo, á causa de la sensible crisis por que en los momentos actuales atraviesa la importantísima industria nacional algodonera, al alto criterio del Gobierno de S. M. la modificación ó aumento de toneladas que respectó á los algodoneros manufacturados puedan ser necesario como medio de favorecer la exportación de tan importante ramo de producción.

Vista la base 5.ª citada:

Considerando que las bases redactadas por dicha ponencia, y aceptadas por la Junta, se fundan en principios de reconocida equidad y en el deseo de dar forma práctica al compromiso que esa compañía viene obligada, y también en no retardar el planteamiento de una idea tan conveniente como la creación de mercados para productos nacionales, que no los tengan aún sin desarrollar debidamente.

S. M. el Rey (D. G.), de conformidad con lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas, y con la esencia de lo consultado por el Ministerio de Estado, ha dispuesto aprobar las bases que á continuación se detallan, que determinan el régimen para la aplicación de la rebaja del mencionado 30 por 100 sobre los

flotes de exportación que perciba esa Compañía extensiva á 5.000 toneladas anuales de peso ó medida por las líneas subvencionadas.

1.ª La Compañía Transatlántica reservará las siguientes cabidas en sus diversas líneas, para aquellos exportadores de mercancías con prentillas en la base 2.ª que soliciten el embarque con treinta días de anticipación á la salida del buque del puerto de cabeza de línea.

TONELADAS

- (a) Línea de Filipinas: 70 toneladas en cada uno de los 12 viajes anuales, 840.
- (b) Ídem del Norte para Habana y Veracruz: 80 toneladas en cada uno de los 12 viajes anuales, 960.
- (c) Ídem del Mediterráneo para New York, Habana y Veracruz: 80 toneladas en cada uno de los 12 viajes anuales, 960.
- (d) Ídem para Puerto Rico, Habana y Costafirme: 80 toneladas en cada uno de los 12 viajes anuales, 960.
- (e) Líneas para Montevideo y Buenos Aires: 80 toneladas en cada uno de los 12 viajes anuales, 960.
- (f) Línea de Fernando Pó: 30 toneladas en cada uno de los 6 viajes anuales, 180.
- (g) Líneas de Marruecos y Canarias: 12 toneladas anuales, 144.

Total, 5.004.

2.ª Las mercancías designadas para el disfrute de esta concesión durante el primer año, son:

- 1.º En primer lugar, aquellas que por su novedad constituyen un ensayo, y en atención á la crisis algodonera, aquellos productos manufacturados de algodón que tengan de 18 hilos en adelante de urdimbre por cuarto de pulgada cuadrada, debiendo reservarse para estos tejidos y mientras duren las actuales circunstancias de esta industria, el 10 por 100 del tonelaje embarcable para cada línea.
 - 2.º En segundo lugar, los siguientes artículos: Papel, vidrio y cristal, Cervezas, sidra y bebidas espirituosas. Corcho elaborado. Aguas minerales. Alfombras y tapices. Alpargatas. Perfumería. Azulejos, mosaicos, cementos, piedra artificial moldeada, las imitaciones y modelos decorativos en esartón. Ebanistería. Pianos. Paraguas, sombrillas y abanicos. Metales elaborados.
- Nota. Al finalizar el primer año, podrá revisarse esta designación de mercancías, oyendo previamente á la Junta de Comercio de Exportación.
- 3.º Los exportadores deberán dirigir sus pedidos de buque á la Gerencia de la Compañía Transatlántica, en Barcelona, con la anticipación de treinta días, por lo menos, y la misma se prorrateará entre los solicitantes y puertos de embarque de cada línea, avisando á los interesados del resultado del prorrateo ó la aceptación plena de su pedido, (según el caso), con diez días de anticipación á la fecha de salida.
- 4.º En todos los viajes en que no se complete el tonelaje favorecido en los términos y cifras que se consignen en la base primera, se aplicará la diferencia, en tanto otra cosa no se disponga, á los productos manufacturados de algodón.
- 5.º Si al fin de cada trimestre hubiera quedado buque no utilizado, se transferirá al trimestre siguiente dentro del año, pero en ningún caso se obligará la Compañía á transportar un vapor ó viaje determinado, mayor número de toneladas que el 65% de las indicadas distributivamente en la base 1.ª.
- 6.º La concesión del 30 por 100 de rebaja se entiende aplicable sólo en los trayectos servidos por buques de la Compañía.
- 7.º Este servicio empezará á regir desde 1.º de Junio próximo.
- Lo que de Real orden comunico á V. S. para su conocimiento y efectos consiguientes: debiendo esa Compañía de su digna representación dar cuenta de la aplicación del régimen indicado. Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 23 de Abril de 1904.—Alcalá Galiano.—Sr. representante de la Compañía Transatlántica.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA.)

El viaje de los Principes de Gales. París 23.

Los periódicos de Viena, aún despojando de todo carácter político el viaje de los Principes de Gales á dicha capital, creen que ha de contribuir á estrechar las amistosas relaciones entre ambos países.

El convenio anglo-francés. París 22.

El periódico *La Patrie* publica una conversación que uno de sus redactores ha tenido con el Embajador de España Sr. Marqués del Muni acerca del convenio anglo-francés.

El diplomático español ha declarado que Es-

paña no puede ser indiferente en la cuestión de Marruecos y que está convencido que los intereses españoles en aquel imperio serán respetados por Francia y la Gran Bretaña.

La protesta episcopal.

París 22.

Según comentando la prensa la declaración del Consejo de Estado calificando de abusivas las cartas dirigidas por varios arzobispos al presidente de la República protestando contra la supresión de la enseñanza congregacionista.

Tratado anulado.

París 22.

El gobierno ruso ha anulado el tratado comercial hecho con el Japón en 1895.

Teatros.

Lara.
El domingo por la tarde se podrán en escena las aplaudidas comedias *Torlosa y Soler* (dos actos) y *El abollado* (dos actos).

Apolo.
Mañana domingo, por la tarde, se pondrá en escena en este Teatro el popular drama lírico en once cuadros, titulado *La Cara de Dios* y la graciosa zarzuela en cinco cuadros, titulado *El cabo Baqueta*.

En la próxima semana se verificará el estreno de la zarzuela en un acto de los señores Echegaray (M.) y Chapí, titulada *Ases de paso*.

Novedades.
Emilio Zola ó el poder del genio, inspirado drama del Sr. Fola, se representará por tarde y noche en este teatro mañana domingo.

Para dichas funciones se despacha en esta-turía.

EL TIFUS EN MADRID

Según noticias oficiales facilitadas en el Gobierno civil, desde el día 17 de Diciembre último, fecha en que se abrió el Hospital del Cerro del Pimiento, hasta el día de ayer, han ingresado en dicho establecimiento 528 enfermos del tífus exantemático, habiendo ocurrido 91 defunciones.

En la actualidad existen en el Cerro del Pimiento 198 atacados de la epidemia reanante y 18 de viruela.

Los partes oficiales comunicados por los subdelegados de Medicina, acusan el siguiente estado durante los últimos meses:

Enero, 24 invasiones y tres defunciones; Febrero, 9 y 15; Marzo, 54 y 48, y Abril, 101 y 53.

Aunque parece imposible que en el mes de Febrero ocurrieran 9 invasiones y 15 defunciones, debe suponerse que algunas de estas últimas corresponden á enfermos ingresados en el mes anterior.

Alegan en los centros oficiales que el aumento observado en el número de casos se debe á que las ocultaciones han disminuido mucho por el rigor con que se procede en la imposición de multas.

La explicación es poco satisfactoria. Lo sería mucho más si al disminuir las ocultaciones, disminuyera también el número de atacados.

Que es á lo que se debe llegar, y entonces holgarán toda clase de aclaraciones.

En la Sociedad Geográfica.

Desde que se hizo público el convenio anglo-francés y lo que en él se estipula con respecto á Marruecos, la junta directiva de la Sociedad Geográfica de Madrid ha venido celebrando sesiones extraordinarias para examinar muy detenidamente esta cuestión, con el fin de mover la opinión pública en España y de proponer al Gobierno lo que, á juicio de tan competente corporación, sea más conducente y más prictico para los intereses patrios, dada la situación creada por el acuerdo de Inglaterra y Francia.

En la sesión celebrada el martes, se recibió la carta del conde de Romanones de que ya hemos dado cuenta, y en contestación á ella la Junta directiva de la mencionada Sociedad Geográfica resolvió, á propuesta del señor presidente, que se manifestara al señor Conde de Romanones la complacencia, ante todo, con que había oído la lectura de su carta, cuyos nobles conceptos revelan el alto y certero sentido político de quien la suscribe, y que se le participara que la Sociedad se había anticipado á sus patrióticos deseos, y que era ésta la tercera de las sesiones extraordinarias que se celebraban con objeto de estudiar la importante cuestión á que aquí se refiere y adoptar resoluciones que, segundamente, hubieran de estar de acuerdo, en lo fundamental, con las ideas expresadas en la carta, puesta que los propósitos de la Sociedad, bien definidos ya en ésta y en anteriores juntas, eran los mismos del señor Conde de Romanones; esto es, concretar las aspiraciones nacionales respecto de Marruecos, padir, el comercio,

III

La pesca costera no puede subvenir por completo á las necesidades nacionales, siendo por ello conveniente en sumo grado el establecimiento de la pesca llamada de gran altura.

Ciertamente que las costas de España producen riquísimo y variado pescado, y la industria de la pesca tiene bastante importancia relativa; pero esa misma pesca, si bien es susceptible de muy grandes mejoras y considerable aumento en la producción, no tiene, sin embargo, elementos bastantes para que pueda elevarse á cubrir las necesidades del consumo. Hay en el Mediterráneo pesquerías que producen considerables utilidades, entre las cuales ocupan el primer lugar las «Almadras», en las que se pescan los atunes. Las costas de Galicia son las más abundantes en pescado, las que tienen mejores puertos, y tal vez en terceros más traba adores, más sufridos é industriales. Pero la gran pesca en las costas de Galicia es la de sardina, y ni la pesca de atún ni la de sardina, aunque muy productiva, pueden competir en la demanda de pescado blanco en el mercado, aun cuando se duplicase la producción aumentando el capital invertido en esa industria y perfeccionando los buques destinados á la pesca y las artes que en ellas se emplean.

Resumen general de la pesca en el litoral de la Península española el año de 1892.

DEPARTAMENTOS	Pescado cogido Kilogramos.	Hombres empleados.	Sal comestible. Kilogramos.
Cádiz.....	27.902.653	15.735	3.163.461
Ferrol.....	47.402.413	35.864	6.094.514
Cartagena.....	7.548.912	15.508	110.160
Total.....	82.853.978	67.107	9.368.135

La cantidad total de los productos de pesca que obtenemos de nuestros mares litorales puede calcularse en

España importa anualmente de 40 á 44.000.000 de kilogramos de bacalao. Si los españoles pescaran y prepararan convenientemente en España esos 42.000.000 de kilogramos de bacalao, que importan anualmente del extranjero, claro está que una porción de ventajas adquiriría la industria y la riqueza nacional é individual de los consumidores. Primeramente, se evitaría la salida anual de España para el extranjero, de la enorme suma de treinta millones de pesetas, y esa misma suma quedaría distribuida en España proporcionalmente, entre todos los que cooperasen de alguna manera á la pesca, preparación, beneficio y negociación del pescado y sus residuos, y á la construcción y elaboración de los buques y utensilios necesarios para esa industria.

Los consumidores de bacalao y pescado conservado, podrían adquirirlo más barato siendo el producto nacional, que en la actualidad que es extranjero, por cuanto no tendría el primer que pagar los derechos de Aduanas que paga en este último. La Hacienda nacional quedaría, al mismo tiempo, altamente beneficiada por la partida de importación de presupuesto de ingresos por el extranjero, por cuanto aumentaría la riqueza pública en la propia cantidad que sale anualmente para el extranjero para invertir en la compra de ese artículo de consumo, riqueza pública que equivale á una propiedad de muchos millones de pesetas que se pondría en circulación, dando lugar á multitud de diversas transacciones, de las cuales, la Hacienda nacional vendría al fin á sacar una renta equivalente á la que importan los derechos de Aduanas que adeuda el bacalao y demás pescado extranjero.

Según el libro *Estadística general del comercio exterior de España del año de 1891*, España importó aquel año del extranjero 43.479.104 kilogramos de bacalao y pez palo (que también es bacalao) y que, según dicho libro, tenía el valor de 23.326.419 pesetas.

Segundamente muchos dirán:
«Pero es posible que el producto de una navegación de bacalao y pescado preparado por la práctica haya llegado á costar al país un tributo tan enorme como los años?»

Pero cambiamos la frase y preguntamos: *¿Qué ventajas puede España obtener del restablecimiento de sus antiguas pesquerías de altura, y con estabilidad de las de bacalao en las costas del Norte, y la preparación y fabricación de los productos de dichas pesquerías en territorio español?*

Supongamos que hacemos la pesca con buques de vela,

puesto que se conoce el resultado exacto de esta navegación y pesca y puede servir de base para un cálculo seguro.

I. El bacalao que hoy consume España importado del extranjero, y no incluido el traído como contrabando, se puede calcular en 42.000.000 de kilogramos sobre poco más ó menos. Si se supone que éste se vende en España al precio de una peseta el kilo, se puede fijar el precio que se pague al extranjero á 60 céntimos el kilo; y tenemos que el país extraña anualmente al extranjero 42.000.000 más 60 = 25.200.000 de pesetas para proveerse de un producto que puede considerarse como primera necesidad.

El bacalao que consume España á su importa sólo en buques extranjeros. Fijamos el flete de tonelada de bacalao importado en España, en 50 pesetas, es decir, en cinco céntimos por kilogramo, y vemos que el flete pagado por los 42.000.000 de kilogramos de bacalao, sube anualmente á 2.100.000 pesetas. De modo que España paga actualmente á todos los años al extranjero, 25.200.000 más 2.100.000, igual 27.300.000 pesetas, para proveerse de bacalao, producto que los españoles han adquirido, y ahora y mejor que antes, pueden pescar con buques propios y curar en España.

II. A bordo de un buque de 120 toneladas, tripulado por 20 hombres, se pesca durante un verano en los mares del Norte, 90.000 kilogramos de bacalao salado sin curar. Con bastante exactitud se puede calcular que ese pescado, al ser curado y secado completamente, pesa 60.000 kilogramos. De esto se deduce que, para pescar todo el bacalao que hoy consume España, se necesita enviar á los mares del Norte anualmente 42.000.000 : 60.000 = 700 buques de vela de á 120 toneladas de registro.

III. Como un buque de pesca de 120 toneladas debe tener una tripulación de 20 hombres, los 700 buques necesitarán anualmente una tripulación de 700 X 20 hombres, es 14.000 marinos. Los 700 buques pueden ser españoles y pueden construirse en España, donde se encuentran maderas y metales suficientes y de las mejores cualidades. Una vez aprendida la pesca, los 14.000 hombres pueden ser marinos y pescadores españoles; porque lo que una nación ha efectuado antes, puede hoy emprenderlo de nuevo.

IV. A bordo de un buque que pesa 90.000 kilogramos de bacalao salado sin curar, se necesita para salar dicho pescado 70.000 kilogramos de sal. Por consiguiente, á bordo de los 700 buques se consumirá anualmente 700 X 70.000 = 49.000.000 de kilogramos de sal, con la que am-

bién puede España proveer á esta industria; tanto más, cuanto que se sabe, porque es notorio, que la sal de las salinas de España, es mejor para el bacalao que la de Portugal y de Francia.

Aunque de tal modo se aumenta el consumo de la sal en España con estos 49.000.000 de kilogramos (compárese el consumo actual de la página 6), no se debe temer que la exportación á los países extranjeros disminuya, por la razón de que los pescadores de allí siempre necesitarán sal para conservar el pescado que ellos y los demás habitantes de estos países no pueden consumir.

V. Las tripulaciones de los 700 buques necesitan anualmente provisiones por el valor de 4.200.000 pesetas, y para curar el pescado en España se puede anualmente dar trabajo á muchos miles de personas.

Veamos ahora las páginas 11 y 12.—27.900.000—4.200.000 = 31.700.000 pesetas, que España anualmente gana restableciendo sus antiguas pesquerías de bacalao.

VI. Como el de proveer trabajo nuevo que puede asegurar una ganancia que es suficiente para el obrero es el único medio verdadero de impedir la emigración, tantas veces lamentada en España, creemos que el restablecimiento de la pesca de altura, especialmente la del bacalao, y la preparación y fabricación de los productos de dicha pesca en territorio español, será recibido con benevolencia por el Gobierno.

VII. Se puede intentar con grandes probabilidades de éxito la exportación del bacalao que se va á fabricar en España á la América del Sur, arrebatando de esta manera el monopolio de los Estados Unidos.

Para con, rar bacalao extranjero tendrían que salir de España en un siglo tres mil millones de pesetas, que habiéndose quedado dentro de España impulsando otras industrias, si se hubiesen aumentado las pesquerías de altura hasta que cubriesen las necesidades del consumo.

Y por cierto que esa suma bien merece que llamo seríamente la atención del Gobierno de España, para que éste preste el apoyo necesario á los que se esfuerzan para desarrollarla. Cuando la Naturaleza está brindando los tesoros que pueden sacarse de unas pesquerías tan magníficas, ¿no es explotarlo es imperdonable, es un crimen económico que necesita inmediata reparación.



El Escudo de Barcelona.

Gran bazar de ropas hechas PRECIADOS, 21 Y 23, MADRID

DESDE EL 1.º AL 20 DE ABRIL.
rebaja del 25 por 100 en las existencias de invierno.

Véanse algunos precios.

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

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 2 y 30 Enero, 27 Febrero, 26 Marzo, 28 Abril, 21 Mayo, 18 Junio, 16 Julio, 13 Agosto, 10 Septiembre, 8 Octubre y 5 Noviembre y 3 Diciembre; directamente para Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por trasbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 23, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 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 Lituán, Colón, San Pedro de Macoris, Puerto Cabezo y la Guayra, admitiendo el pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combinación para el Canal de Panamá con las compañías de navegación del Pacifico, 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, Carupano y Trinidad, con trasbordo en Curacao.

LINEA DE BUENOS AIRES.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 8, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

LINEA DE CANARIAS.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 20, 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 bimensual, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 20, 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 encominará 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.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, OLIVÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONA Y BURGOS.

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

Para más informes, oficinas de la Dirección y D. Joaquín Hoyó, 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 recomiendan y elogian sus virtudes.

De venta en todas las farmacias y en la del autor **Núñez de Arce, 17, Madrid.**—Caja, 2 pesetas.

Elixir antibacilar Bonald

(de Thiccol compuesto)

Lo mejor para combatir las afecciones del aparato respiratorio, catarros, laringo-faríngeos, bronco-pulmonares, infecciones gripales y palúdicas, procesos tísicos, etc., etc.

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

ACANTHEA VIRILIS

Poli-glicero-fosfatada Bonald. Medicamento antineuráctico y anti-diabético. 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, **Núñez de Arce, 17, Madrid.**—Frasco, 5 pesetas.

Diario de la Marina

TALLERES: **MADRID**

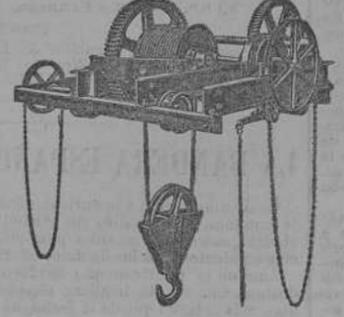
En los talleres de este acreditado establecimiento se confecciona toda clase de trabajos tipográficos, con notable perfección, rápidos y económica.

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

- Facturas
- Memorias
- Tarjetas
- Albumes
- Folleto
- Periódicos

CARNE LÍQUIDA PASSAPERA

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



Schuchardt y Schütte

Máquinas y herramientas
BILBAO, Gran Vía, 29.

Especialidad: Instalaciones de talleres para construcción de buques, talleres mecánicos de todas clases.

Grandes existencias de máquinas y herramientas de precisión.

Novedad: Herramientas neumáticas para talleres mecánicos y labrar metales en general.

Pídanse detalles y catálogos.

AGENCIA FUNERARIA MILITAR
MANUEL LÓPEZ DE LAS HERAS
Claudio Coello, 46.—Teléf. 2.067
Entierros de todas clases

TÓ NICO GENITALES
DEL DR. MORALES
Célebres píldoras para la segura curación de la debilidad, espermatorrea y esterilidad.
Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son el acierto de los enfermos que las usan.
Venta en las principales boticas á 90 reales caja, y por correo.
Doctor MORALES, especialista.
Carrotas, 39.—MADRID

VICKERS' SONS AND MAXIM LIMITED

OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET S. W.
REPRESENTACION EN ESPAÑA: MONTAÑÓN, 3, MADRID

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

FABRICAS 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 tiro rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Plasencia (Placencia de Las Armas C.º 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
- Póligonos de Eskmeals y Eynston

ASTILLEROS DEL NERVION

BILBAO-SESTAO

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

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

Material para minas.
Tranvías aéreos.
Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.
Planos inclinados, vagones, castilletes y máquinas de extracción.
Instalación de lavaderos.
Construcciones metálicas, como fuentes, arroyos, 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. 1386

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.

Aceite laguna lo más selecto, litro 1,10 pesetas; garbanos finos en seco, el kilo desde 0,60; arroz bomba Glasé selecto, 0,75; idem id. 1.º, 0,80; idem id. corriente, 0,60; judías Barea, eribadas, 0,70; idem id. corrientes, 0,60; idem id. encarnadas, 0,80; idem id. moradas, 0,60; azúcar Cortadillo Larios, 1,50; idem Pilon, 1,50; idem florete 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 Ojalde, 0,70; idem corriente, 0,60; bacalao Escocia, 1,50; idem Lanza, 1,75; sal gruesa, 0,15; idem fina, 0,20; café crudo Puerto Rico, 4; idem id. Caracolílo, 4,50; idem id. Moka, 5; idem tostados Puerto Rico, 5; idem id. Caracolílo, 6; idem id. Moka, 7; idem mezcla de las tres clases, 5; tocino castellano, 1,90; jamón Avilés, 3,50; puntas y codillos, 2,50; manteca de puerco, fina, 2; pimientos superiores, lata 0,50; judías idem id., 0,50; espárragos, idem id., 0,90; guisantes finos, idem, 0,50; frutas en Compota, idem, 1; idem id. id., id., 0,75; jabón 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 Arachón, recibimos diariamente 10.000.

Máquinas para coser.

Mecánico especialista en reparaciones de Máquinas para coser, de todos los sistemas, el más antiguo y acreditado: más de treinta años de práctica.

Se garantiza por dos años la duración de los arreglos. Esmero y prontitud.

Precios económicos.

Se va gratis á domicilio.

Se arreglan también máquinas de escribir y otros aparatos de mecánica fina.

No confundir esta casa con otra.

Calle de la Ternaera, 4. (al final de la de Presindos).

MADRID

BANCO DE VALENCIA

CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS

CUENTAS CORRIENTES

Descuentos, préstamos y negociaciones, giros

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

Diario de la Marina

SUPLEMENTO EXTRAORDINARIO

Undécima conferencia dada en el Centro del Ejército y de la Armada, el lunes, 28 de Marzo, por el Capitán de Navío

D. Victor Maria Concas.

ATAQUES Á TERRITORIOS

La finalidad de los ataques de las Escuadras, es siempre la tierra, donde viven los pueblos; pero como á las Escuadras no hay otro medio de hacerlas frente más que con Escuadras, como vimos en la lección anterior, tienen éstas que conseguir antes el dominio del mar, para quedar, como quien dice, con las manos libres.

Dominado el mar, lo más fácil es el ataque á las islas y colonias separadas del núcleo de la nación. Las primeras, de hecho están perdidas, y su rendición es sólo cuestión de tiempo; pudiendo conseguirse ya por el bloqueo, ya por invasión, ya cuando las circunstancias se presten á ello, por la presión directa de los propios cañones de los buques.

Veámoslo por partes. El bloqueo, en la mayoría de los casos, es eficaz y decisivo en islas no muy grandes; y aun en las mayores, como lo fué en Sicilia, en Cuba, y lo sería en Inglaterra que, como todas ellas, cambia gran cantidad de productos, necesitando este cambio para la vida; y siempre es el medio más conveniente, aunque no sea el más rápido, pues no lleva consigo la secuela de sangre en territorios que luego se quieren ocupar. Este procedimiento es aún más eficaz, si torpemente se han acumulado muchas tropas en esas islas, y no se les ha dotado con muchísimos meses de vituallas; en cuyo caso, cuantas más fuerzas, es más segura y más pronta la rendición.

En estos bloques, suele el consabido romanticismo, enemigo de las naciones, idealizar los actos de los que llegan á forzarlos, como ocurría en la guerra de secesión americana, con los *blockade runners*; confundiendo el espléndido negocio del que consiguen pasar efectos á un mercado donde tienen precios fabulosos, con la importancia militar; pues en la inmensidad de toneladas que todas las naciones mueven por mar, un buque que fuerce el bloqueo, es como si en una plaza sitiada entrara un individuo con un cesto de hortalizas. ¡Nada!

Después del bloqueo efectivo, el procedimiento más lógico es el de la invasión; y para eso sí que hay que tener en absoluto el dominio del mar, á no contar con una rebelión poderosa en el país ó ser éste aliado; en cuyo caso, como en pisando tierra ya los invasores hallan un estado de guerra completamente establecido, ni le son tan necesarias las líneas de comunicación, ni tienen que temer la hostilidad completa de ese país, pues es de rigor que el desembarco se haga en tierras adictas al movimiento; pero en eso hay que obrar con gran cautela, pues suelen ser falsas la mayor parte de las noticias de esta índole, dadas por partidarios interesados en el auxilio, que pintan las circunstancias con colores muy favorables á los invasores, pero que la Historia enseña (especialmente á los franceses y á nosotros, con el desembarco en Irlanda en 1601), que la gran masa del pueblo ha vuelto por su Patria, al ver fuerzas extranjeras en su suelo.

Las islas pequeñas pueden defenderse, ya con una base inexpugnable, ya con una ciudadela, ya con tropas sueltas. Si la base es inexpugnable, está bien dotada y guardada de la gente precisa, y hay seguridad de socorro por mar, dicho se está que no hay nada que la reemplace. Si no tiene esperanza de recibir socorro por mar, todo el trabajo del invasor ha de consistir en tratar de aislarla, que, una vez conseguido, ya caerá en su poder, sin arriesgar, en combatirla, ni buques ni tropas.

En otras islas, especialmente cuando son del género de colonias, los militares han sido muy propensos á la defensa por medio de ciudadelas, con lo que al par que tenían reunidas las fuerzas propias, eran un medio de dominar á los habitantes, no siempre adictos. Estas ciudadelas, sobre todo colocadas al interior lo suficiente para que no pudiera jugar contra ellas la gran arti-

lería de los buques, sin duda causan un retardo en la conquista; pero como han de caer indefectiblemente, son luego para el invasor un gran punto de apoyo, un medio de dominar el país hostil, y un gran tropiezo á la reconquista; tal, que la opinión de los militares europeos que de ello se han ocupado con verdadero criterio, se inclina en general contra esos fuertes ó ciudadelas.

Hay que hacer una advertencia antes de seguir, dejando explicado el por qué de lo fatalmente inevitable de estas rendiciones. La razón es muy clara y consiste en que esas taques se hacen siempre con fuerzas superiores de mar y tierra, pues no me cansaré de repetir por centésima vez, que si no son superiores, no se envían, ya que nadie ha de dar el gusto de ofrecerse para ser derrotado; y la cuestión fundamental está en si se puede ó no ser socorrido, y si se tiene ó no con qué serlo.

La mejor defensa, la única de las islas, es la Escuadra; y por la parte de tierra, un cuerpo de Ejército que obligue á grandes operaciones al invasor. La fortaleza más poderosa del mundo no se mueve de su sitio, y si no tiene Escuadra ó tropas que destacar, á su vista se va preparando el ataque ó el sitio, mientras que un escuadrón de dragones ó de infantería montada, puede hacer más difícil una invasión, que cien cañones quietecitos en sus casamatas; y dejemos bien sentado, que lo difícil es la invasión, no el desembarco, en costas que tengan muchos sitios abordables, pues la facilidad de caer rápidamente en una sola noche á cientos de millas del lugar que esté más guardado, hace humanamente imposible que la defensa terrestre pueda acudir á tiempo, si la Escuadra tiene un mediano servicio de noticias.

Queda, por fin, el último recurso, el de un brutal bombardeo. Ciertamente que el procedimiento se ha usado poco por las Marinas, desde la invención de la artillería moderna; pero no puede descartarse en absoluto, pues bien puede decirse que para algo son los cañones. Hay que contar en esto, con el inmenso poder de las naves modernas; y si bien es cierto que un cañón á bordo es menos fijo que en tierra y corre infinitos más riesgos, cantinela que siempre sale á la palestra, á pesar de las últimas lecciones del año 98; la protección de las corazas, hace precisamente que de hecho sean invulnerables para las baterías de la costa, pues pueden elegir el sitio, ocasión y distancias, separarse á remediar los daños, reunirse y concentrar sus fuerzas contra sus impenetrables oponentes y hasta dejarlos en paz ó ir á buscar otros que no sean tan duros de pelar. Son los buques grandes fortalezas, pero castillos que se mueven, que se trasladan de un polo al otro; que unen sus fuerzas, lo que nunca podrían hacer los cañones emplazados en Mahón, que no pueden ir á combatir al Ferrol ó viceversa. No se puede negar que en tierra se pueden construir posiciones formidables, pero terminado el romanticismo militar, si bien el soldado y el oficial deben unir el entusiasmo á sus esfuerzos, desde el momento en que el General, hoy y siempre, debe hacer la guerra *friamente á modo de negocio*, esas posiciones formidables, sin Escuadra que guardar, no llegarán á disparar un tiro, como no sea alguno que otro á buques situados en el horizonte, que para ejercitarse ó molestar, envíen alguna granada á los pueblos que aquéllas protegen.

Nuestras ideas están en esto tan extrañadas, que á pesar de las lecciones de la guerra franco-prusiana de 1870, no hemos aprendido nada. No es la guerra un lance, en que se miden las armas, para que resulten iguales; pues la estrategia consiste en llevar al enemigo más fuerza de la que tiene, en el lugar en que se quiere darle la batalla, y allí darle duro con dos, tres ó cuantas voces más poder se tenga sobre él; pero al llegar al campo de batalla, vuelven las ideas caballerescas de la Edad Media y cree la masa del pueblo, que es

punto de honra desalojar al enemigo de una posición, aunque cueste torrentes de sangre, y enseguida se abandona por que no sirva para nada. Los alemanes enseñaron que á una fuerte posición que no tiene un ejército que destacar, ó una Escuadra, se puede añadir, hasta dejarle una pequeña guardia ó un par de buques de observación, para que allí no se refugie nadie sin siquiera tomarse la molestia de sitiársela; y ese es hoy el factor estratégico de la guerra naval, en que el valor de los fuertes es muy secundario, y si no tienen Escuadra, completamente nulo, como no sea en un río, en un sitio determinado y cuando ya haya llegado la hora del ataque de fuerzas combinadas de mar y tierra, en cuyo caso tienen su puesto como en una plaza fortificada, común y corriente.

Hay que distinguir claramente las condiciones de la gran guerra naval. Antiguamente, y hasta mitad del siglo XIX, los buques eran muy débiles para el ataque directo y se decía con razón, que cuatro cañones en tierra equivalían á un navío de línea, lo que era lógico, pues los blindajes en tierra bajo la forma de casamatas, parapetos, sacos, etc., eran ya viejos cuando á bordo se batían los cañones con mucho más riesgo que á pecho descubierta, colocados detrás de costados de madera, cuyas astillas eran el peor de los proyectiles; pero vinieron los blindajes, y el ataque directo de las naves se hizo ya posible, convirtiéndose la Marina de poderosa en poderosísima, por tener todas las mejores condiciones de un ejército, puesto que hoy las naves son fortalezas en campaña, como he dicho poco antes.

Ahora bien: si la Marina era débil para el ataque directo, era omnipotente para el ataque indirecto, al extremo que muchos territorios han caído sin ver siquiera al enemigo. En este terreno hay que reconocer que en lo moderno ha ganado en fuerza directa, pero que se ha perdido bastante en el ataque indirecto, por la dificultad de los bloques; y sobre todo, porque para ello es preciso el factor tiempo; pero aún así, la pérdida no es tanta, gracias al tráfico y á que las necesidades de las naciones han aumentado fabulosamente, que son otros tantos puntos vulnerables; y por último, porque los pueblos no están hoy dispuestos á sufrir los rigores de la guerra.

En este perfecto concepto de la guerra marítima, que para desgracia nuestra rigió en el Ministerio de Marina yankee, nada más notable que las instrucciones dadas al Almirante Sampson el 6 de Abril del año 98, las que en su segundo punto dicen al final: «El Departamento no desea que los buques de la Escuadra estén expuestos al fuego de las baterías de la Habana, Santiago ó otra cualquier plaza fuerte de Cuba, á menos que los buques más poderosos de los españoles se refugien en esos puertos. Ann en este caso, el Departamento indica que un rígido bloqueo y el empleo de vuestros torpederos, puede llenar el objeto deseado, esto es, la destrucción de los buques enemigos, sin exponer innecesariamente los nuestros al fuego de las baterías de tierra»; instrucciones que fueron repetidas el 21 de Abril, y las que aquí hubieran parecido monstruosas, ya que la idea que lanzó nuestras débiles fuerzas contra otras inmensamente superiores y á un mar sin puertos de refugio, fué bajo una frase rimbombante, de que los buques eran para batirse, aunque su segura destrucción pusiera la Patria á los pies del enemigo.

El día 6 de Mayo dió el Gobierno americano permiso para el ataque á Puerto Rico, que era una excelente preparación para un combate más serio, y en la seguridad de que la Escuadra no había de recibir ningún daño, como lo demuestra el parte de la operación, dado el día 18 en términos absolutamente indiferentes. Y se deduce de esto, de los preparativos de nuestros enemigos y del gran bombardeo

de la boca de Santiago, del 6 de Junio, la conveniencia, y agregó yo necesidad, de que al declararse la guerra tiren sin medida los que se han de batir, y que en esos tiros se vea qué es lo que no funciona bien en un fuego de esta índole.

Todos sabemos lo que son los ejercicios en todas partes del mundo, pues no habría montañas de oro acuñado, suficientes para hacer otra cosa; pero al declararse la guerra, en lugar de economías por el temor de quedarse sin municiones, es preciso que se cuente con cierto consumo, como si fuera un combate más, y que se gaste para preparar el verdadero. Esto es tanto más necesario, cuanto que hoy, dada la rapidez de las campañas, y sobre todo, de las marítimas, serán muchos los casos en que la primera batalla será un encuentro tremendo y decisivo, al que hay que llevar soldados á los que no se les ha podido acostumbrar á la guerra; costumbre que sabe cuánto vale, el que conozca de cerca tanto la guerra como al hombre que tiene que hacerla.

La importancia de las invasiones no está bien clara á nuestra mente, pues siempre hemos construido grandes fortalezas, para dejarlas después totalmente desguarnecidas.

Cuando perdimos á Gibraltar en 1705, defendían la plaza 150 hombres. Esto es lo que dice nuestra historia, y que confirma Colomb (página 300); pero Lutick (página 645), Drinkwater (página 10) y las Memorias de Torrington (página 146); dicen que eran ochenta y lo confirma Burchett. Mas aceptando que fueran 150 y que efectivamente murieron la mayor parte, causando al enemigo 275 bajas, casi dos veces la guarnición, y que recabaron mucha gloria para las armas españolas; el final es que perdimos la plaza para siempre, y que ha quedado clavada como una espina en la historia de España; y para nosotros, sin ser pequeño el daño material, ha sido bastante mayor el moral, pues Gibraltar ha sostenido y sostiene una hostilidad á Inglaterra, que ha impedido llegar á un acuerdo que hubiera sido altamente favorable á las dos naciones; y especialmente á España, de lo que se han derivado daños inmensos, que han precipitado nuestra decadencia.

Esta ha sido la consecuencia de tener guarnecida una fortaleza principal, con 150 hombres! Los que la tomaron no se anduvieron en libros de caballería andando, pues fueron de nueve á diez mil hombres de la Escuadra; y cuando el Almirante inglés Brooke supo que venían fuerzas navales de Francia en socorro de la plaza, destacó su Escuadra sobre Málaga, pero dejó por de pronto 1.800 hombres, donde nosotros no teníamos, siempre lejos de la realidad, ni la décima parte. Diez mil contra ciento cincuenta, más la Escuadra. Esta es la guerra y esta es la estrategia.

Dejando un momento esas pequeñas empresas, aunque de grandes y permanentes resultados, vamos á estudiar otra de mayor importancia, como lo fué la gran expedición á Egipto de Napoleón I, hecha materialmente en condiciones que más bien eran una fuga, que una expedición militar. Desembarcó en Egipto; dejó su Escuadra en Aboukir, como base de operaciones, que duró lo que tardó Nelson en dar con ella, para destruirla en la batalla naval que unos titulan de Aboukir, y los ingleses del Nilo, el 1.º de Agosto de 1798; y perdida la base, á pesar de las condiciones de Napoleón, de Klobber y de sus grandes Generales, en 1801 tenía el ejército francés que evacuar la codiciada presa.

Y bien salta á la vista el error crasísimo de Napoleón I, al dejar allí quieta una Escuadra que había de verse combatida por fuerzas inmensamente superiores, sobre todo en calidad, dado que apenas hecho el desembarco, de no poder asegurar el dominio del mar ó de esperar la destrucción de la Escuadra inglesa, lo estratégico era que la Escuadra volviera á Tolón, pues Nelson no hubiera podido abandonar el bloqueo de la Escuadra francesa; y aunque, re-

pitó, era un gran error la tal operación, teniendo el mar en poder del enemigo y cortada su comunicación con Francia, siempre hubiera sido mejor su situación, existiendo una fuerza naval en condiciones de aprovechar cualquier incidente, y que desde luego alejaba la del enemigo; Escuadra que cuando dejó de existir, destruida por el contrario, permitió á éste cortar toda comunicación, emplear en otra cosa sus fuerzas desocupadas, y esperar tranquilamente que el ejército francés fuera agotándose por sí solo.

En cambio, obtuvo un éxito completo el desembarco de los aliados en Crimea en 1854, pues destruida por los rusos su propia Escuadra, quedaron completamente dueños del mar y la empresa, á pesar de su magnitud para su época, tuvo un éxito positivo, por lo que exclusivamente al desembarco se refiere, pues en aquella campaña entraron otra multitud de factores que no se refieren á este estudio, de uno de los que ya he hecho mención al tratar en las bases de operaciones, como fué para los aliados la casual y afortunada batalla de Alma.

En la invasión de Chile al Perú de 1879 á 82, es otro ejemplo notabilísimo de operaciones combinadas, la larga marcha hecha por el ejército chileno, siempre sobre la base de su escuadra, corriendo paralelo á la costa; y á cuya base, á la que hubo de preceder la destrucción de la escuadra peruana, se debió el resultado extraordinario de aquella rápida y difícil marcha sobre Lima.

De la historia del mundo de Sir Walter Raleigh publicada en 1820, voy á leer á continuación un trozo de nuestras guerras de Flandes, escrito en la época misma por un holandés, y que es un ejemplo concluyente de lo que son las operaciones combinadas, cuando uno de los combatientes tiene el dominio del mar. Dice así: «Y ésta (la marina) no era el recurso menor que los Países Bajos tenían contra los españoles, en defensa de su libertad, pues siendo el dominio del mar, podían pasar su ejército de un lugar á otro, descansado y entero, con todas las municiones y artillería, en la décima parte del tiempo en que podían hacerlo sus enemigos. De esto citaré uno ó dos ejemplos: El conde Mauricio de Nassau, hoy viviente, uno de los más grandes capitanes y dignos príncipes de estos tiempos y de los siglos pasados, (recuerdo que habla un flamenco) en 1590 llevó su ejército por mar con cuarenta cañones á Breda, simulando que iba á sitiar á Bois-le-Duc ó Gertrudenberg, los que en previsión, el enemigo llenó de tropas y bastimentos. Pero tan pronto como el viento fué favorable, se hizo á la vela y llegando á la boca del Mossa, dobló el Rhin y de allí á Ussel, para caer sobre Zutphen. Así antes que los españoles pudiesen marchar por tierra dando la vuelta á Holanda, sobre ochenta millas, teniendo que pasar muchos ríos, con su artillería é impedimenta, Zutphen había sido tomada. Después, cuando el ejército español había realizado esta penosa marcha y estaba lejos de su base, el príncipe Mauricio, aparentando que iba á remontar el Rhin, varió de rumbo por la noche, y navegando río abajo, se presentó delante de Hulst, en Bravanto, cuya plaza fué tomada antes que los españoles supieran el paradero de su enemigo, y por último, apenas llegado el ejército español al Bravanto, que el príncipe Mauricio, servido por su buena flota después de fortificar á Aulot, se hizo otra vez á la mar y se presentó ante Nimega, una ciudad de notable importancia, y se apoderó de ella...»

«Porque no hay hombre que sea tan ignorante que no sepa que los buques sin fatigarse (el flamenco dice sin correr ni perder el aliento), con mucha facilidad dejan atrás á los soldados que le siguen por la costa», y dice luego en francés antiguo: *Les armées ne volent point en poste.* Así se escribió poco después de 1560, pues de la redacción se deduce que, el

Príncipe Matrino de Nassau, aún vivía; y lo que entonces era cierto, lo es aún hoy, como principio inmutable de estrategia. La cita la creo oportuna, pues á pesar de tantas lecciones de la historia, que como ésta, ha caído sobre nuestras costillas, no hemos aprendido aún lo que importa al dominio del mar por lo poco que hemos hecho para obtenerlo; no pudiéndose oír sino con gran pena, ya que no con profunda lástima, que aún haya en España, quien se proponga defender nuestros Archipiélagos de Baleares y Canarias, con sólo fuerzas terrestres, que en ese caso, si que es dinero arrojado al mar, que es más profundo que el Nervión, según el eximio inventor del famoso presupuesto de la paz.

En las operaciones combinadas á que dieron lugar nuestras guerras con Inglaterra y la de esta nación con Francia, siempre acompañaron á las Escuadras inglesas fuerzas de desembarco numerosas: así en el ataque de la Habana, en 1762, la Escuadra llevaba sobre diez mil hombres y cuatro mil más que sacaron de sus colonias de América; otros tantos fueron á Manila por aquella fecha, pero bajo la base del dominio del mar y del ataque combinado por mar y tierra. Y bien entendido, que, dominando entonces medio mundo, Manila y la Habana, no tenían apenas importancia, como la tuvieron después para nosotros.

Se haría mal en juzgar de estas operaciones por la última de nuestras desgraciadas campañas de 1898, pues en ésta, el enemigo contaba con dos poderosas revoluciones en el país; de hecho triunfantes, circunstancia que los escritores americanos ocultan cuidadosamente, para atribuirse toda la importancia del vencimiento. Respecto al desembarco de Shafter en Santiago, era ésta una operación, que á pesar de su inmensa superioridad naval, no hubiese tenido lugar á no contar en el país, con un numeroso ejército insurrecto; y con que nuestra imprevisión, al cabo de cuatro siglos, no había abierto comunicación por tierra con el Norte de la isla, de modo que, los refuerzos, eran prácticamente imposibles: así, que una vez desembarcado el Ejército enemigo y sus bastimentos, no corría peligro, aunque momentáneamente hubiese tenido que alejarse el convoy por algunos días.

Además, la expedición militar desembarcada en Daiquirí, no era al objeto á que en interés propio la aplicó el General que la mandaba; pues su misión era tomar la boca del puerto, lo que, con el apoyo de la Escuadra, pudo hacer casi sin sacrificios; y tomada la boca del puerto y levantados los torpedos, la Escuadra yanqui podía forzarlo impunemente y dar la batalla dentro, y en la seguridad que la daban sus 45 centímetros de coraza de acero níquel harveizado.

Así, cuando Shafter se quejaba al Almirante de la mortandad de sus tropas, éste le recordaba su deber de que la boca del puerto y no Santiago era su objetivo; pero el General de tierra, más atento á su gloria y provecho personal que al servicio de su Patria, no quería dejar la conquista al Almirante Sampson, cuando dentro y fuera del puerto lo interesante era la Escuadra; pues perdida ésta, estaba perdida España, tanto más, cuanto que la plaza de Santiago, perdida cien veces, no podría influir para nada en la solución del conflicto. Así lo reconocía el Capitán General de la Isla de Cuba, en telegrama del 26 de Junio de Junio de 1898, que entre otras cosas decía: «Si esos cruceros llegan á ser apresados en cualquier forma, dentro del puerto de Cuba, el efecto en el mundo entero será desastroso y la guerra podrá darse por terminada en favor del enemigo».

¡Un poco tarde para reconocerlo, después de haber llamado la Escuadra, sin haber preparado más que un solo puerto para recibirla!

Además, gran error el del General americano, pues de haber sido inexpugnables la boca del puerto, apenas tomado Santiago por sus fuerzas, en breves minutos la artillería de nuestros cruceros no hubiera dejado tiras con cabeza de tiros y troyanos; y si el General del Ejército americano no hubiera ido cubierto con el éxito total, que todo lo tapa, y la cuestión hubiera sido con otro General de Ejército y no con uno de Marina, entre los que había un tremendo antagonismo, seguramente hubiera sido tustado, por no haber cumplido con su deber y haber atendido sólo á su negocio.

Fué el desembarco en cuestión una operación combinada de Ejército y Marina; pero en condiciones muy especiales, que no pueden formar regla; y sobre todo, cuando el objetivo no era otro que sacar á la mar á nuestra Escuadra, enviada allí torpemente por nuestros hombres de Estado; objetivo completamente desatendido por Shafter, que era quien debía realizarlo.

Registra la Historia una operación de este género, muy comentada por el gran capitán, que en ella se dió á conocer, y que á ese primer paso debió toda su grandeza.

En efecto: ocupado Tolón por las Escuadras española é inglesa, marchó Dumañold sobre la plaza, que se disponía á ata-

car á lo Shafter, cuando un joven Teniente de Artillería le indicó que la llave de Tolón era un fuerte que dominaba la boca del puerto, el que una vez tomado, dejaría á las Escuadras enemigas, con su numeroso contingente, como en una ratonera; y bastó que se iniciase el ataque en cuestión, para que precipitadamente los aliados tuvieran que abandonar la plaza, y á los desgraciados realistas al furor de los sectarios del Terror. El joven Teniente de Artillería, como todos sabéis, se llamaba Napoleón Buonaparte, más tarde Napoleón Bonaparte, y por último, Napoleón I.

Las condiciones en que se presentan las campañas, suelen ser muy distintas, y muy pocas veces al escribir la Historia, se hace de ellas el debido aprecio; y como ejemplo de actualidad, ninguno más patente que el de la guerra entre Rusia y Japón, de que ya me he ocupado en las dos conferencias anteriores. En ellas hice presente las deficientes condiciones de Puerto Arthur, como base de operaciones; pero en cambio, todo el litoral de los dominios del Zar en aquellos mares, podrá ser de Rusia, pero no es ruso; por lo que la Escuadra japonesa ha de encontrarse con el gran obstáculo de no tener donde ejercer verdadera presión, pues si los cañonazos tirados contra Odessa llegarán seguramente á San Petersburgo, los que vayan contra Dalny y otros pueblos de la Manchuria, constituidos por chinos, mongoles y algunos comisionistas y aventureros europeos, no pasan de la molestia moral que produce la ofensa, y del perjuicio puramente local. Es como si nosotros viéramos á Melilla destruida por una Escuadra, lo que indudablemente nos produciría gran molestia, pero de un género muy distinto, y de consecuencias muy diferentes que si fuera Málaga, por ejemplo, la ciudad castigada por el enemigo.

Así, pues, la misión de la Escuadra japonesa puede ser más difícil é ineficaz de lo que se juzga; pues no hay ninguno mayor obstáculo para las fuerzas militares que no poder llegar á donde lo duela al contricante.

La partida es tanto más desigual, cuando to lo lo del Japón, es japonés; y, por consiguiente, de haber perdido la superioridad del mar, los enemigos la hubieran hecho sentir con mano dura, y aunque no es fácil que la pierdan, por lo menos por completo, la campaña naval está muy lejos de ser tan clara para el Japón como aparece hoy, si no consiguen cuanto antes un éxito decisivo sobre la escuadra rusa, aprovechando las incompletas condiciones de su base.

En tierra tiene también la lucha caracteres muy originales.

Corea es desde la Era cristiana un estado semi-japonés, con más ó menos pufos de independencia, acentuados estos últimos años al europeizarse el Japón, tal que en 1893 el Rey de Corea publicó un edicto que decía: «Habiendo caído el Japón en un lastimoso estado de barbarie, y siendo mi paternal deseo evitar el contagio á mis amados súbditos, los prohibo bajo pena de muerte, todo trato con aquellos salvajes».

Con que, señoras, ya lo sabemos, somos salvajes según Li-Howí, Rey de Corea en 1893.

Esto como es consiguiente dió lugar á mil incidentes que no son para tratados en esta conferencia, hasta 1870, en cuyo año Corea se negó á recibir al embajador japonés, porque se presentó vestido de frac, salvándose el hombre á duras penas del furor popular, y gracias á que tuvo medios de llegar disfrazado á la costa y refugiarse en un buque de guerra inglés. A esto contestó el Japón, en 1876, enviando una escuadra y un ejército para convencer al Rey de Corea y á sus súbditos, de que los salvajes japoneses no estaban dispuestos á tolerar el edicto de aislamiento del año 63.

Desde este momento, el Japón fué haciendo propaganda entre los vencidos, hasta que en 1894 envió de Embajador uno de sus más conspicuos políticos, con instrucciones terminantes de hacer descarnadamente la propaganda liberal, que como un reguero de pólvora cundió por Corea, Manchuria y parte de China, siendo ésta la causa de la guerra chino-japonesa de 1894-95, en la cual, el carácter principal de la guerra terrestre fué que los ejércitos japoneses hicieron una marcha triunfal hasta el interior de Manchuria, ganadas las batallas por la revolución más que por sus batallones, que eran recibidos con los brazos abiertos por todas partes, mientras que en la misma China, era repudiado el ejército de su propio país. Y como no es probable que esta propaganda haya cesado desde aquella época, pudiera el ejército ruso encontrarse con un enemigo impenetrable, en forma de revolución que le levantara todo el país, á pesar de que han gastado y hecho lo increíble para ganarse la voluntad de sus habitantes.

Así es, que si se observa bien el curso de la campaña, el Japón domina en Corea con completa confianza, pues ha despedido sus tropas por toda la península sin el menor cuidado, como en casa propia; y cuando se dice que el Japón ha hecho desembarcos,

no es exacto, como no lo sería si nosotros estuviéramos en guerra y mandáramos unos cuantos buques cargados de tropa, que escoltados ó sin escolta fueran á llevarlas á las Baleares. Es en estos casos, envío de fuerzas, pero no desembarcos, como se entiende en lenguaje militar, constituyendo condiciones especiales lo mismo en la guerra de tierra que en la del mar, con las que hay que contar siempre que quiera estudiarse una campaña con el firme propósito que sirva de enseñanza militar.

Al ocuparme de las bases de operaciones y de la gran guerra naval, hice mención de la parte que tomó la Marina al principio de la guerra franco-prusiana de 1870. En aquella ocasión, ciegos los franceses, creyeron que nada más fácil que derrotar á los alemanes, y como digo, una de las expediciones que se proponían era un ataque directo á Prusia, por medio de un desembarco en las costas del Báltico, con 30.000 hombres, como vanguardia, conducidos por el General Bourbaki.

El Almirante Bouet Villamez tomó su base de operaciones, pero antes que apareciera á utilizarla, recibió el orden de su Gobierno de que se desista del desembarco, por lo que el 12 de Agosto se celebró una Junta de guerra á bordo del *Surséillant*, con objeto de acordar un plan de campaña; Junta que merece un detenido análisis de cuantos se ocupen de lo que puede hacer una Escuadra cuando tiene su territorio propio invadido por un ejército victorioso, y aunque sea repitiendo lo que sobre esta campaña he dicho en las dos últimas conferencias, por cuanto todo está íntimamente ligado, como que el objetivo no es más que uno; conviene resumir en un cuerpo de doctrina, pues toda claridad es poca donde las ideas están muy lejos de tener la firmeza que conviene á estos asuntos, y cuando pocas veces se presentan en la Historia casos semejantes.

Considerando la cuestión en abstracto, el ataque á territorios tiene que ser, según también he dicho varias veces, por desembarcos; en lo que no podían pensar los franceses, harto ocupados con el enemigo en casa. Por el terror en ataques directos, imposibles de realizar teniendo su país invadido, y pudiendo el enemigo tomar impunemente terribles represalias. Por el bloqueo y corso, de escaso resultado dada la condición continental de Alemania, y con medios de cobrarse todos los daños en Francia; de donde se ve claro como la luz del sol, que con el país invadido queda anulada la fuerza naval, pues el ejército del país invadido se defiende en su territorio, y por consiguiente, si hace daño es á sus propios ciudadanos, pero como la Armada va á casa del enemigo, éste se toma la justicia por su mano, haciendo que el propio enemigo llame á casa á su flota, que es por lo que Francia tuvo que pasar, haciendo batallones de sus marinos, que fueron los que más se distinguieron en el sitio de París.

Por este motivo, repito lo que dije en la conferencia anterior, lo que Inglaterra mira con pavor es la invasión, que anularía su Escuadra, y cada día más, dado el modo de ser egoísta de las sociedades modernas. Para sostener el ataque de la propia Escuadra, teniendo el país invadido, hace falta como para la guerra de guerrillas, la heroica fibra de nuestros antepasados de 1808 á 1813, costando horrores con horrores; pero esos tiempos pasaron, al punto que en 1870 no pudieron los franceses sostener franco tiradores, por media docena de fusilamientos que hicieron los alemanes; populosas ciudades se rindieron á cuatro horas, y en 1898, toda la costa de los Estados Unidos estaba alarmada por temor á una agresión de nuestra Escuadra, y se dijo, quizá sin razón, que en una gran ciudad nuestra, de haberse presentado la Escuadra enemiga, se quería pagar el ferrocarril á sus tripulantes, para que vinieran á Madrid á entenderse con el Gobierno. Quitando á estas cosas todo lo que debe quitarse de exageraciones, queda el fondo perfectamente cierto de que los esfuerzos de Girona y Zaragoza pasaron para no volver más; los tiempos y las costumbres han cambiado, y el mayor enemigo de las Escuadras es un papelito de su Gobierno que diga: ¡á casa! como dijeron los franceses á la suya; y si á ese papel se agrega una postdata, que conocemos todos los marinos españoles de esta generación, pidiendo el secreto á nombre del interés del país, aunque no siempre sea éste el verdadero interés; entonces, desgraciados de aquellos á quienes se envía cubrirá faltas ajenas y á quienes se pide que callen, á nombre de la disciplina.

Además, el acta de la Junta celebrada en el *Surséillant*, dice de un modo indirecto, que ni uno sólo de la Escuadra conocía de la costa enemiga más que los planos ordinarios de navegar. No había nada preparado, ni existían esos Estados Mayores ó Negociados de información, que son hoy los que tratan de llenar esas deficiencias. En tierra, el General en Jefe tiene tiempo de reconocer el terreno; y aún hoy mismo, los movimientos de masas son relativamente lentos; pero en la mar, para apro-

vechar las grandes condiciones de la rapidez y campo de acción de las Marinas modernas, hace falta conocer algo más que la ligera silueta de la costa de las cartas de navegar; de donde la inmensa ventaja que tiene una Escuadra enemiga que cuenta con una poderosa revolución en el país, que le facilite ese indispensable conocimiento.

Así, pues, la intenciona francesa en el Báltico, es un ejemplo de un ataque frustrado, como cuanto ocurrió en aquella campaña de tantos desengaños para nuestros vecinos de los Pirineos.

No sería completo ningún estudio sobre ataques á territorios, que no tratase del de Charleston, por la Marina y el Ejército de los federales, en la guerra de secesión americana, cuya historia debían de conocer de memoria todos los Oficiales de la Armada y del Ejército, por cuanto es un modelo de cómo deben unirse los esfuerzos de ambos, y de las consecuencias que se derivan de no hacerlo; y con cuyo estudio extraeremos la primera parte de este discurso.

Efectivamente: Charleston, situada al fondo de un puerto natural, asentada la ciudad en una punta entre los ríos Ashley y Cooper, estaba en poder de los del Sur; y creyendo cambiadas las condiciones de la guerra marítima con el nuevo tipo monitor, el Gobierno federal dispuso el ataque sólo por la Escuadra, al mando del Almirante Dupont. Después de las operaciones preliminares, atacaron los monitores la boca del puerto, defendido por seis fuertes, uno de ellos el famoso Sumpter. Dispararon éstos 2.229 tiros, y sólo 139 los buques, que se retiraron al anochecer con grandes averías y sin haber hecho efecto sensible. Aparte de lo que al ataque se refiere, hubo dos circunstancias muy notables en este combate, como fueron, que aun poco estudiada la sujeción de las planchas de coraza á los costados, los proyectiles enemigos echaban dentro, como terrible metralla, todos los pernos que la sujetaban; y otra, el gran error de la Escuadra de disparar todos los buques sobre el fuerte Sumpter, que fué herido cincuenta veces, constando que sólo veinticuatro tiros se dirigieron á los otros, que se estuvieron batiendo á mansalva; error parecido al que cometieron los peruanos en el Callao en 1881, cuya orden fué tirar sobre la *Nemancia*, hasta echarla á pique, en lo que se empleó artillería que no perforaba su coraza, dejando en relativa impunidad á las fragatas de madera, que destruyeron las baterías peruanas, antes de que, advertidos de que malgastaban los tiros, pudieran volver sobre ellas sus fuegos.

El Almirante Dupont, que perdió allí el monitor *Kookuk*, del que habló al tratar de los sumergibles, cuyo buque, con débil coraza, confiado en aquella condición, recibió noventa y cinco balazos; que lo destruyeron, pero que no le causaron una baja—hecho que prueba una vez más la utilidad de la defensa—manifestó á su Gobierno, que el procedimiento debía ser muy otro, sobre lo que dice Colomb, textualmente: «Como de costumbre, el peso del fracaso cayó sobre el Almirante, que hizo cuanto era posible, y no sobre los que dispusieron el ataque contra todas las lecciones de la experiencia. Dupont fué relevado por el Almirante Dahlgreen, pero se dispusieron operaciones combinadas con el ejército del General Gillmore, tal como Dupont había dicho».

El 10 de Julio empezó el ataque por mar y por tierra, de una sola orilla las tropas corrieron la costa y la Escuadra apoyando su flanco derecho y atacando los fuertes uno á uno á 300 metros, lo que así fueron cayendo el corrito en poder del ejército. Al propio tiempo, la Escuadra atacaba de lejos la otra orilla, impidiendo que desde ella molestaran al ejército, el cual ocupando los fuertes ganados, apoyaba enseguida á la Escuadra, que no se vio á su vez entrar dos fuegos. Vencidos los aproches, Escuadra y baterías de tierra, atacaron el fuerte Sumpter, que fué reducido á escombros, y aunque no pudieron tomarlo, pues era preciso hacerlo con botes por el bajo fondo, y en cuyos repetidos ataques, los federales perdieron mucha gente, quedó sin medios ofensivos y la Escuadra pudo tomar el puerto, sin necesidad de conquistar la otra orilla, dejando á Charleston bloqueada, mientras Gillmore iba rodeándola siguiendo la orilla, hasta que Sherman, se colocó detrás de la ciudad, con lo que la evacuaron los confederados el 18 de Febrero de 1862, á pesar de dominar aún una buena parte de las cercanías, sólidamente fortificadas, y siendo suyo todo el país alrededor.

Ninguna más grandiosa lección del modo de atacar una gran plaza marítima, con fuerzas combinadas de mar y tierra, alterando el apoyo de unas á otras, en el avance sobre el objetivo principal, ni ninguna más evidente lección, de que únicamente de este modo se pueden dominar razonablemente las posiciones, que se han preparado precisamente para resistir á los ataques de ambas fuerzas.

Y como he dicho, daré por terminada esta parte, basada principalmente en hechos históricos de inestimable valor, que

apartan toda presunción de prejuicios de escuela, buscando por mi parte la verdad, con separación de fantasías, que nos han llevado á la ruina, para entrar en la parte exclusivamente didáctica; y ya que el Centro del Ejército y Armada titula á esto lecciones, estudiemos y aprendamos juntos.

El ataque contra territorios puede dirigirse por un buque ó buques solos, sin auxilios de fuerzas terrestres. En este caso, si se trata de un desembarco, sólo puede ser cuestión de una raza, de cortar una línea férrea ó operación semejante, siempre procurando evitar fuerzas regulares.

Los buques hoy llevan tal cantidad de gente de máquina, electricistas, torpedistas y clases, que difícilmente el de mayor tripulación puede echar en tierra cien hombres, después de dejar á bordo la marinería estrictamente necesaria para el manejo de la nave. Además, analizando al marinero, éste se distingue por su agilidad y por su personalidad, pues el servicio exige que hasta el último marinero, piense siempre con cierta autonomía, que constituya el carácter de la profesión; tal, que la Ordenanza naval, no sólo autoriza sino que manda que el Almirante, que el Comandante, que el simple Oficial de guardia, obren con independencia y sólo ateniéndose á las órdenes como puntos generales; y así, la subordinación profunda y sólida que existe en la Marina, tan grande como la mayor que pueda tener corporación militar alguna, reviste ciertas formas exteriores, que no comprenden los que entienden que la disciplina es ser un autómatas, convertido el soldado en maniquí con movimientos de relojería.

Esta personalidad del marinero, no tiene precio para un desembarco rápido y de acción; pero el marinero, como tropa en tierra, no tiene solidez, no tiene la costumbre del terreno, ni de sus incidentes y dificultades; y sin una tropa regular detrás, todo desembarco de marinería, corre el peligro de una gran desbandada, si con valor y á todo evento, se la echan encima unos cuantos caballos en número proporcionado; pero si un grupo de marinería tiene detrás una línea de tropas de infantería sólida y bien instruida, es una fuerza como pocas, pues, el marinero, en general, es tirador, ágil como un gamo, y con la costumbre del peligro, ya innata en él desde que, apenas adoloscete, se acostumbra á jugar con el mar.

Yo creo, por mi parte, que á un Ejército de operaciones, nada más útil que unos cientos de marineros con sus oficiales, como lo ha probado la campaña del Transvaal, donde los llamaban *The handy man*; esto es, el hombre fácil para todo; y yo, añadiré más claro, para el agua, lo inaccesible y para mover grandes pesos; y así como un batallón de marinería, ante un escuadrón, es tropa de cuya solidez se puede dudar, poniedo un río delante, y veréis aquellos hombres, casi sin hacerse cargo de lo que hacen, pasar, volver, improvisar, tomar la orilla opuesta antes que los que dirigen hayan pensado cómo se ha de hacer, y tratar el agua con aquella confianza de aquel que puede decir á cada momento: ¿cómo quiere usted que la mire de mala cara, si el agua me dá de comer! La agilidad del marinero es portentosa y corre pareja con ella, la de sus oficiales, obligados sin darse cuenta, á una vida de gimnasta; aunque hay que hacer la observación de que es, sin llevar más carga que las armas y sin hacer grandes marchas, de que no tienen costumbre.

He dicho que los buques apenas puedan desembarcar cien hombres, y eso con dificultad; á lo que se objetará con las importantes fuerzas de Marina que desembarcaron en estos últimos tiempos en el Transvaal, en los primeros momentos; y las que fueron á Pekín en socorro del Cuerpo diplomático; pero conviene advertir que éstas fueron tripulaciones desembarcadas en masa, dejando los buques vacíos, puesto que no había enemigos por mar, lo que, como es consiguiente, varía mucho la cuestión, y en ello no está demás advertir que, todas las naciones dejaron intactos los buques de combate, sacando las tripulaciones de los cruceros y de otros buques.

Volviendo, pues, á los desembarcos hechos por buques solos, no pueden nunca ser de gran utilidad como ocupación, pero sí como destroz, pues reglamentarios en nuestra Marina y en todas, los petardos de dinamita, preparados para las razas, ya sólo es cuestión de minutos saltar una vía férrea, volar un túnel ó un puente, que es lo más clásico de estas aventuras, y para lo que hay abordo el material completamente listo y preparado; la dificultad consiste en el conocimiento del terreno y saber adónde hay que ir; y de ahí, repito, que cuando el enemigo cuenta con el apoyo de una insurrección en el país, como ha ocurrido en nuestras últimas guerras, esas noticias suelen ser de más importancia que el propio auxilio de la fuerza de la misma insurrección.

Estas noticias, sin embargo, no es tan difícil obtenerlas como parece, pues el número inmenso de gentes que en toda nación marítima vive de la mar, no puede

abandonar su modo de vivir, y corriendo unos torpederos, de noche, sobre la costa, por dentro de la línea de los pescadores, hay la seguridad de que al alba se tendrán prisioneros un crecido contingente de marineros, á los que someter á indagatorias, y confrontarlos, de modo que se sepa cuanto se quiera, pues conocido es cuánto puede el terror en estas situaciones, aunque no haya la intención de practicarlos.

Esta clase de operaciones es muy temible para naciones como Italia, cuya red de ferrocarriles corre lamando ambas orillas de la península y sobre cuyas vías férreas está organizado todo el sistema de movilización de su ejército; así que, apenas iniciado el estado de alarma, necesitan, ante todo, poner en pie de guerra á su Escuadra, sopena de verse cortado el ejército del Mediodía de el del Norte de la península. No es idea nuestra, sino de sus publicistas militares, que dicen que en caso de una invasión francesa, lo que esta nación lanzaría á vanguardia sería su Escuadra á cortar las vías férreas de Italia, y que el primer encuentro sería en la mar, y allí ella se sostendría el modo de dificultar que Nápoles y Sicilia pudieran socorrer al Piemonte y al Lombardio Veneto, invadidos.

Las costas de Italia tienen, como las nuestras del Mediterráneo, un estado militar, muy estudiado por publicistas militares ingleses, de lo que nosotros, según costumbre, no nos hemos enterado. Son las costas de ambas penínsulas, limpias, hondables, sin bajos; admirables para la navegación, pero imposibles para la defensa terrestre. El mar tranquilo de los latinos deja durante 360 días al año, que no haya un palmo de costa que no sea útil para un desembarco en grande y pequeña escala; y sin ir más lejos, peñascos tomamos en la nuestra, como el Cabo de San Antonio, entre muchos otros, donde en otros mares no se hallaría en todo el año más que la muerte entre las olas, que romperían hasta el cielo, y que permite lo hayan utilizado durante mucho tiempo, los contrabandistas para sus desembarcos los acorazados pueden pasar á veinte metros de él y se dice de buques de vela, cuyas vergas han chocado con el promontorio, sin embarrancar, ni correr peligro. Las fronteras marítimas son un gran peligro en esas condiciones; son fronteras abiertas, sin otro medio humano de defensa que la Escuadra. Es como nuestra frontera de Portugal, con sus grandes llanuras, en que podrá haber alguna plaza fuerte que haga las veces de puerto militar; pero esa frontera no la defiende de invasión, sino un ejército móvil, muy móvil, no los grandes cañones, tan inútiles para ello como las casamatas en que están emplazados, así como tan necesarios y útiles en las bases de operaciones de mar y tierra, siempre que se monten como se debe.

Si de las costas pasamos á las ciudades, la mayoría colocadas en anfiteatro, sobre unas playas aborables, de modo que, como digo en otra sesión, los acorazados pueden ir en persona al teatro del Liceo ó de Carlo Felice, de Nápoles, no hay medio en lo humano de defenderlas desde tierra, aunque allí se acumulen las defensas todas del Mediterráneo juntas; y esa es la situación verdadera, reconocida por todos los Almirantes del mundo, respecto á ambas penínsulas, Italiana y española, verdad conocida en aquella nación, y de lo que aquí no se ha ocupado nadie, como no haya sido para salir con la leyenda del Cid, ó para poner unos cañoncitos de quince centímetros y unos obuses en cada aldea, para contentar á los alcaldes... en tiempos de paz.

Las costas son una gran defensa, cuando tienen las condiciones de las de Inglaterra, donde unos 360 días son de mal tiempo ó poco menor de modo que, aunque se verificase un desembarco en los cinco días que restan del año, hay la seguridad de que el Ejército desembarcado quede cortado de su Escuadra por el mal tiempo, casi inmediatamente. Además, sus ciudades principales, están colocadas dentro de profundos estuarios de la costa, cuyo ataque requiere grandes operaciones combinadas de mar y tierra, y allí es donde tienen positiva utilidad, torpedos, obuses y cuanto constituye lo auxiliar del armamento de Ejército y Marina; pero costas abiertas como la nuestra, no tienen otra defensa que la Escuadra, que aleje al enemigo y que haga las veces de esos ríos y fiords del Norte, que colocan entre la mar azul y sus poblados, el número de kilómetros precisos para que allí no alcancen los cañones del enemigo.

En estas condiciones, el ataque al territorio es eficaz y decisivo: una Escuadra ante Barcelona ó Nápoles, pondrá á España é Italia enteras á sus pies y los cañones los pagarán las Cámaras de Comercio de Castilla la vieja, como los miles de millones que les impuso la Escuadra de Watson sin salir de Hampton-róads, á pesar de que algunas de esas Cámaras de Comercio hayan levantado la voz contra el proyecto de Escuadra, con un desconocimiento tan profundo como increíble de la historia, no de la escrita, sino de la que ellos mismos pagan con su dinero. Y como es indiscutible que son nobles y honrados

españoles, dispuestos á dar cien veces su vida y su última peseta por la Patria, no hay duda de que no se han enterado de que hemos perdido un imperio, diez millones de españoles y de consumidores para el Comercio, la Industria y la Agricultura, millones que pagar, el 25 por 100 de pérdida de la fortuna pública, la mitad de la Marina mercante, el concepto del respeto del mundo entero, mercados de cambio que ofrecen en los tratados, el río de oro que en forma de asignaciones, pensiones, economías y fortunas se ganaban allá y se gastaban acá, y que todo, ó casi todo, iba á parar al cajón del mostrador detrás del que salen esas voces, que como es consiguiente no saben que pueden repetirse, pues aún quedan algunas plumas que arrancan á este gallo de Morón, prototipo del español, casi analfabeto, que no lee sino el periódico predilecto.

El ataque á territorios tan mal colocados para la guerra moderna por las circunstancias del mar que los rodea y por su emplazamiento medioeval, es de lo más realizable para las Escuadras de hoy, y al que el único obstáculo que incoherentemente opone el idealismo de los pueblos débiles, es creer que las naciones poderosas no consentirán que se consuma un acto de barbarie en pueblos donde tengan nacionales é intereses, como si esa historia no enseñara, de un modo que no deja lugar á la menor discusión, que los pueblos no rompen lanza alguna, por lo que no les va muy de cerca.

El que tiene la honra de dirigirse la palabra, tiene comaregalo del heroe, las insignias que llevaba puestas Méndez Núñez, el día que dijo que España prefería honra sin barcos, y ante las que, por su energía, desfiló la Escuadra yanqui, dejando que se verificase el bombardeo de Valparaíso, que el gobierno de Santiago creyó evitar bajo la teoría consabida; y cuando miro aquellas presas históricas, de inestimable valor, me parece verlas sonreír con sorna, al sonar cerca de ellas las teorías de que la seguridad de las naciones debe dejarse á las Escuadras del vecino, á los intereses del vecino y á las teorías del amor universal.

Los chilenos precisamente, han sido después los primeros ó quizás los únicos, que han aplicado el sistema de bombardeos en guerra contra el Perú, y en ambas ocasiones, el vecino se ha conolido mucho de lo ocurrido; la prensa del mundo entero se ha escandalizado, y el vecino ha pagado, como ha sucedido y sucederá siempre, desde que puso Dios en la tierra la ley del más fuerte, como base de la vida.

En estos ataques, con buques sólo, pocas veces se podrá llegar á la ocupación, como no sea en situaciones geográficas especiales, ó con una gran insurrección á favor del invasor; y de ello nos puede servir de ejemplo, nuestra triste experiencia de Cavite y Manila. Cavite cayó en poder de la Escuadra enemiga, por su situación casi insular y por el auxilio de los insurrectos, pero para Manila tuvo que esperar la llegada de un Ejército; más es de tremenda enseñanza, como digo en la lección novena, que los cañones de Manila pomposamente emplazados, no pudieron tirar para no ver destruida la ciudad, demostración de los grandes errores que existen en esta materia; y aún, es inmensamente mayor la de que la Escuadra pudo esperar meses la llegada de tropas, sin que variase la situación.

Ciertamente que pocas veces volverá á repetirse lo ocurrido en el que fué nuestro Archipiélago, y de lo ocurrido allí en aquel gran imperio que perdimos, no puede aprenderse nada más, sino que perdido el dominio del mar, el que lo posee, tiene tiempo y ocasión de hacer lo que quiera y cuando quiera; y si Manila hubiese sido una ciudad europea y no una capital, en que se contaban más amigos que españoles, y que, por consiguiente, no les convenía bombardear la capitulación por el terror, hubiera tardado los minutos que tardó la Escuadra en ir de Cavite á la boca del Pasig; puesto que no era de suponer se repetirían las hazañas de Numancia y Sagunto, Gerona ó Zaragoza, de constante recordación, que tampoco repitió ninguna ciudad de Francia, hace treinta y tres años, pues los tiempos son otros muy distintos, como cien veces he dicho, y no me cansaré de repetir.

Dejando los casos excepcionales, vamos á lo general, ó sea, al ataque de fuerzas combinadas de mar y tierra, que es el único eficaz, pues la historia demuestra que ninguna plaza marítima se la domina eficazmente, sin la combinación de los esfuerzos unidos de Ejército y Marina.

Desde luego es indispensable, como primera operación y como hemos demostrado días pasados, que la Escuadra gane el dominio del mar, sin lo que no hay invasión posible; ó que el Ejército invada el territorio, como los alemanes en Francia, en 1870, en cuyo caso, si no hay islas que defender, y sólo como defensa local, no hay más que meter los acorazados en puerto y echar las tripulaciones en masa al campo á pelear.

Ganado el dominio del mar, ha lugar á preparar la invasión. Para ello, lo prime-

ro que es necesario es no llenar de tropas los buques de guerra, que carecen con ellas de independencia para batirse, amenazando, si son atacados, horrible mortandad, y que se desarrolle el pánico á bordo. Las tropas deben ir en buques mercantes; lo más velozes y lo más pequeños posible, llevando cada uno á bordo un oficial de la Armada, con autoridad y medios para hacerse obedecer en cada momento; sobre todo, si los buques fuesen extranjeros, que pueden aprovechar la ocasión para rendirse y pedir la indemnización por todo su valor, y algo más. Es inútil pedir que estos buques mercantes tengan medios de rápido desembarco, pues suelen carecer de ellos, y es una de las cosas más necesarias y más difíciles de proveer; lo que debe hacerse, aun á costa de abandonar lo que se lleva, después de usado. El desembarco de cuerpo de Ejército, en costas bravas, es una de las operaciones marítimas más difíciles, como todos sabemos; no por la oposición militar, pues siempre se escogerá un sitio apropiado; y si la costa es abordable y los buques pueden acercarse á tiro de pistola, el desembarco se hará con ó sin fuerzas delante, como le plazca al Almirante que domine el mar. La dificultad está en la materialidad del desembarco, en breve tiempo, de gente, de ganados y pesados efectos, artillería entre otros; pues no hay orilla que no rompa, ni botes cargados que no tumben, ni soldados que, amontonados en ellos y sobrecargados con sus armas y mochilas, rehuyendo arrojarlos al mar, no corran el más inminente peligro de ahogarse.

Como ejemplo, que son siempre los más instructivos, citaré el desembarco de once mil hombres en Patícolo, en la campaña de Joló, en 1876, en que tuve la honra de tomar parte. Inútiles fueron las observaciones que se hicieron sobre las dificultades y sobre el empleo de las embarcaciones llamadas cascos, y la consecuencia fué que ya sobre la playa, el Jefe de Estado Mayor tuvo que ordenar que todas las tropas en masa, arrojaran al agua sus zurrones y mochilas, quedando sólo con las armas, con el desorden consiguiente y las faltas para lo sucesivo, de ropas y demás efectos, consecuencia de una medida tan radical; teniendo que hacer el desembarco con la marinería de los botes; no con la de las columnas de desembarco, que no hubo tiempo de llamar, sino con la gente de los botes que estaban auxiliando la faena.

La operación de un desembarco, debe hacerse siempre, echando por delante la columna de desembarco de la Escuadra, por cuanto la agilidad del personal garantiza la rapidez de la operación. Los marinos deben llevar sólo un fuerte repuesto de municiones como que no deben hacer marchas, sino atrincherarse para que el Ejército desembarcado á pie enjuto, si es posible, con cierta calma y sin combatir, hasta que se organice en la playa; y además, los marinos deben llevar consigo unas galletas para resistir unas horas. Lo mismo debe hacerse para los reembarcos, los últimos que deben quedar son las columnas de marinería, que al toque de retirada, sólo necesitan muy breves minutos para saltar á sus botes y estar fuera del fuego. Para el desembarco del Ejército, conviene, y es casi indispensable, llevar con qué improvisar un muelle; y así en 1839, se construyeron unos pontones especiales para el nuestro de África, pontones que dieron un gran resultado y que luego se han seguido usando como puente flotante en el Arsenal de Cádiz.

A los transportes de tropas, artillería y ganado, todos de muy difícil acomodo, sobre todo este último, que ciega con facilidad si hay que encerrarlo en las bodegas por muchos días; deben á una invasión acompañar también buques hospitales, pues para todo General en Jefe en tierra enemiga, ningún mayor auxilio, que poderse desembarazar de heridos y enfermos; y respecto á parques, deben ir los buques con municiones y efectos, cargados de modo, que de los efectos, sólo se eche en tierra lo necesario y todo cargado en orden conveniente, para irlos sacando según se necesiten.

Lo más general hoy en toda invasión, será conquistar una base de operaciones, que sea á la vez para las fuerzas de mar y tierra, las que es preciso que en todas las naciones marchen unidas en indisoluble fraternidad é igualdad de miras, en el concepto de que, si esa falta, y no existe el debido equilibrio, son inútiles los esfuerzos de uno y otro brazo del poder militar del país. Es indiscutible, como digo antes, que no se ha realizado jamás operación decisiva sobre una plaza marítima, sin la cooperación de los dos elementos; y no deben olvidar los españoles, que, sin Ejército preparado para imponer respeto al exterior, con todos los elementos que exigen los descubrimientos modernos, con pocas plazas fuertes, pero buenas y bien guarnecidas; y mucha gente en el campo, que es donde se defienden las naciones, es vivir en la más completa indefensión, limitados los servicios á los de orden puramente interior, siempre secundarios, cuando de los grandes intereses de la Patria se trata. Y menos deben olvidar los españoles, que sin

Marina que defienda la vida exuberante que se mueve por la costa, y que aleje al enemigo de las mejores y más hermosas ciudades españolas, cuyas lindes baña el mar; sin Marina que deje al Ejército libre de poder combatir; sin Marina que sostenga nuestras islas, no serían capaces de salvar á España todos los españoles en armas, desde los recién nacidos á los ancianos que hubieran cumplido cien años, y que, con todo el valor legendario de nuestra raza, sin disparar un tiro en el pátrio suelo, nos impedirán la ley, cuando, como y del modo que le dé gana, el que con cuatro malos barcos de guerra, domine el mar que nos rodea.

Italia, según Napoleón I, necesitaba ser potencia marítima como razón de existencia, como nación; y España, si persiste en no serlo, seguirá bajando la cuesta, hasta desaparecer del mapa; y para ello, nosotros militares de mar y tierra, á los que este país debe tanto en su adelanto en el pasado siglo, debemos unir nuestros esfuerzos, para pedir al país que nos dé elemento; pues ya no sirven los pechos de grafito, y con ellos marinos y militares, en fraternal intimidad y sin reparar en sacrificios, haremos que España deje de ser campo de experiencia de ataques á territorios, como por desgracia, hemos conocido todos los presentes.

HE DICHO

CONCLUSIÓN

Terminado el curso de estudios militares del Centro del Ejército y de la Armada, dentro de dos días, y no habiendo tiempo material para dar la Conferencia en que debía hacer el resumen del año académico, según el programa expuesto en la primera sesión; agregaré dos líneas á esta última, en equivalencia á las palabras que en ella dirigí al numeroso público que ha honrado todas las sesiones, refiriéndome especialmente á los compañeros del Ejército, á los que expresé mi gratitud y la de la Armada toda, por las repetidas muestras de atención de que ha sido objeto durante todo el referido curso.

Viniendo al resumen del concepto general de la Marina moderna, puede éste concretarse en muy pocas palabras diciendo que, á las condiciones genuinas de la Marina, se agrega hoy el ser los buques prácticamente invulnerables, y en tal concepto eminentemente poderosos para el ataque directo. En efecto: los buques de combate llevan una coraza vertical y unas cubiertas protectoras que los defienden de la artillería; y ya los acorazados tipo *Cesarowitz*, sobre los compartimientos estancos, tienen blindadas interiormente sus obras vivas, en defensa de los torpedos, procedimiento imitado en parte en los acorazados tipo *Orel*, y que seguramente irá adquiriendo desarrollo, sobre todo si en la guerra actual en el Extremo Oriente, se prueba su eficacia. Con ello vendrán en otro terreno mayores gastos, mayores dificultades para los ingenieros navales, y quizás algún sacrificio en artillería y velocidad; pero se irá á la protección á toda costa, pues lo primero es vivir, repitiendo lo que he dicho tantas veces en el curso de estas Conferencias; y es que, la invulnerabilidad absoluta, ni se busca, ni es posible; pero sí se ha conseguido y se pretende sostener que el noveno y nuevo por ciento de las heridas no sean mortales, resultado conseguido para las obras muertas y que no tardará en obtenerse para los fondos de las naves de guerra.

De todo ello resulta que hoy siguen siendo los acorazados la base de toda fuerza naval, y á pesar de las observaciones hechas por un distinguido crítico militar y estimado amigo, sigo afirmando que lo que necesita la Marina, ahora y siempre, son acorazados, acorazados y más acorazados.

Nada más concluyente para confirmar este juicio, que copiar el unido hermozo trozo de una carta del acreditado ingeniero de la Armada y amigo querido, D. Cayo Puga, que dice así: «Abundo con usted en la idea de que un núcleo de acorazados es, hoy por hoy, la base de toda Marina militar; todo lo demás, flámense cruceros, torpederos, submarinos, etc., es accidental; así como en los fenómenos eléctricos y caloríficos reputamos como accidentales, los que sirven para transmitir y recibir las vibraciones que proceden del núcleo principal. No es la palabra que hoy se trasmite á través del éter, ni en la luz ó energía que se trasmite mañana tenemos que fijarnos, sino en el núcleo de energías que sea capaz de tal resultado. Y si lucen de radiante esplendor alumbran las victorias de los pueblos y cantos de alegría las ensalzan, preparemos con afán solemne ese núcleo de fuerzas capaz de permitirnos aspirar, sino al deslumbrante brillo de la victoria, al tranquilo respeto de la patria.»

Después de un conjunto de ideas tan admirablemente expresadas, que no es posible añadirle una sílaba, seguiré mi camino, recordando á todos, que una Conferencia la dediqué entera á los torpedos, torpederos y sus congéneres, no al detalle profesional, sino al estudio del conjunto, que ha sido la síntesis de mis discursos; pues del mismo modo que me creo en el deber de conocer el concepto general de la

caballería, aunque me preocuparía grandemente verme sobre un potrillo un poco juguetón, entiendo que nosotros jinetes han de tener un concepto completo y verdadero de lo que es un torpedero y de sus funciones, aunque abordo de ellos anduvieran torpes los pies y el mareo atacara á la cabeza; conocimiento que es de todo punto indispensable que tengamos unos y otros, sin distinción, sin lo que nadie se puede llamar propiamente militar en el siglo en que vivimos.

Al tratar de torpedos y torpederos, los he descrito tales como son, armas terribles, tremendas, de una trascendencia colosal; pero aún así y todo, entre lo que son y lo que se les supone, hay la distancia de lo vivo á lo pintado. En este asunto, mi discurso habrá dejado satisfechos á muy pocos; á los partidarios de los torpedos, les habrá parecido una herfija cada palabra de duda; mientras que el bando contrario, me atribuirá dárles una importancia que no tienen; así es, que como todo justo medio, no me cabe la menor duda, que he dejado mal contentos á una gran mayoría, que constituye la intransigencia de ambas escuelas.

Con una extensión desusada, me ocupé de los submarinos, para que cada uno pudiera formar por sí mismo su criterio; y para que las que quisiesen profundizar, hallaran hecho un índice de cuanto había ocurrido en el mundo en esta materia. Me ocupé inclusivo de nuestras asfuerzas en este terreno, debiendo manifestar que lo que al submarino Peral se refiere, que persona á quien tengo por bien informada, me ha hecho presente que éste trujo ya su proyecto inicial, de Filipinas y que el Teniente de navío Díez, fué únicamente colaborador. Sea como fuere, es un ensayo meritorio, cuyo resultado no pudo ser otro, dados los recursos de la época, y cuyo mérito resultaría de un modo más ostensible, si no existiera la exageración de los partidarios de Peral y Monturiol, que son los verdaderos enemigos de esos dos hombres eminentes, cada uno en su concepto.

En cuanto á submarinos, la distancia de la verdad á lo que se supone, ya no es de lo vivo á lo pintado, sino de lo vivo á lo soñado; pero tan insensato sería dar crédito á cuanto se dice, como no fijar la atención en el más mínimo detalle, puesto que, lo que hoy no es cierto, puede serlo mañana mismo.

Es esta una dificultad, cuya importancia he tratado de poner de manifiesto al ilustrado público que me ha escuchado en las once lecciones pasadas, pues apoyado en esto, el mercantilismo ha hecho extragos en todas las Marinas del mundo.

En la actualidad, es preciso oír toda clase de proposiciones por extrañas que parezcan á quién, hace diez años, no le hubiera parecido imposible, ó quizás un fraude, la telegrafía sin hilos? Al mismo tiempo, es preciso valerse de la industria y de las grandes compañías particulares, y todo ello, acompañado de una presión terrible del afligido país contribuyente, á quien los interesados deslumbran, indefectiblemente, con la teoría de lo barato; y lo difícil, lo verdaderamente terrible para los elementos de gobierno, es distinguir entre lo verdadero y práctico y lo que es puro mercantilismo, y encima de ello vencer la opinión pública, generalmente enamorada de lo más disparatado.

En este terreno, no hay más que una salvación, ciertamente muy difícil, y es que los elementos oficiales tengan, en ciertas ocasiones el valor heroico de decir: me he equivocado, cortando por lo sano, antes que cargar á las Corporaciones militares, con armatostes que en el momento de peligro resultan cañas de pescar; y que, el país, por su parte, no pida en cada caso, poco menos que pena de la vida, por un hecho que se deriva de las condiciones naturales de la época.

Y cerraré este párrafo, diciendo á los que no lo saben, que esta natural precaución, á pesar de lo mucho que gasta en ensayos el Almirantazgo inglés al que aquí creoos intangible, hace que le llamen constantemente fósil, cariñoso distintivo que le aplica el número inmenso de soñadores y proveedores de lo barato, además de las revistas profesionales.

En la utilización de los elementos de combate, cada día se reogen nuevas observaciones, é indudablemente, de las experiencias de la actual guerra de Rusia y del Japón, se derivará la modificación de los proyectos de defensa por torpedos de todos los canales estrechos, sacando la defensa más al exterior, lo que representa muchas dificultades; pero de no hacerlo así, los mismos torpedos obstruirían el canal al volar un acorazado que pasara por encima. Del mismo modo, habrá que variar la defensa de la boca de esos puertos, para el caso que esté la Escuadra ausente, distinguiendo perfectamente, que no se trata de buques acorazados, ni de echar á pique los mercantes en la forma usual, si no de pararlos en seco para que, aunque yéndose á pique, no puedan llegar con la arrancada al sitio que pretendan obstruir.

En los ataques á plazas fortificadas, estamos completamente conforme con lo que el ilustrado Capitán de Artillería D. Luis

Esparza exponía en una notable memoria del curso de la Escuela de tiro en el año de 1900, en que decía, «que las guerras modernas no nos proporcionarían ejemplares de ataques á plazas sólidamente fortificadas», y á lo cual, se pueda bien agregar, que ni por tierra tampoco, siempre que no haya dentro una Escuadra ó un Ejército, á quien quitar de enemigo, que entonces si que á ellas irá la guerra.

En el concepto general de la guerra, existe en España el error fundamental de creer que no podemos tener más enemigos que Francia é Inglaterra, á pesar de que debieran haberlos desengañado bien reciente experiencia; error que procede de prejuicios históricos de principios del siglo pasado, en que así sucedía; pero no por nuestra situación geográfica, sino porque teníamos cien mil hombres en la mar, y únicamente las Marinas de Francia é Inglaterra podían subírseles á las barbas.

Ningún error mayor que suponer que no tenemos más fronteras que la de los Pirineos y la de Portugal, que es prácticamente una frontera inglesa, sin que ellos se tomen la molestia de ocultarlo, por lo que no hay ofensa en decirlo; pero si recordamos las palabras de Selborne, primer Lord del Almirantazgo inglés: *el mar no es más que uno*, es evidente que somos fronterizos de todos pueblos del Universo que tienen un palmo de playa y estamos á merced de todas las naciones que han tenido más criterio que nosotros para proveerse de esas grandes armas de combate, llamadas buques de guerra modernos.

Indica el mayor desconocimiento del mundo en que vivimos, suponer que no podemos tener guerra con Persia, por ejemplo, porque no es posible ir á pie á su territorio, ni venir ellos del mismo modo, pero mientras el mar bañe las dos costas y se pueda ir de una á otra sin pasar por ningún país extranjero, se puede ir á pie desde la boca del Ebro á la boca del Eufrates, siempre que haya buques de guerra que salven las distancias y las dificultades.

Ningún mayor servicio podría prestar-

se á la patria por los hombres de gobierno que dotar España de una pequeña Escuadra, que dejara reducidos los enemigos posibles á Francia é Inglaterra, que lejos de ser lo temible, es á lo que debemos aspirar, puesto que es mucho más fácil entenderse con dos naciones que con todas las de la tierra, sobre todo si esas dos naciones no carecen de interés en entenderse con nosotros; y cuando la existencia de esa pequeña Escuadra sería la razón más poderosa para llegar á esa inteligencia, que nos aseguraría la paz; en la que entonces tendrían más interés los demás, que nosotros mismos.

Para llegar á este resultado, más que el dinero y más que nada, hay que contar con la opinión pública, la que se halla en extremo dividida, existiendo el error donde menos pudiera creerse.

Efectivamente: la gran masa del pueblo, á la que injustamente se atribuye el atraso en que nos encontramos, juzga con perfecto criterio, diciéndolo que las colonias se perdieron en Cavite y Santiago; sin hacer mención de las largas é infructuosas guerras que hemos sostenido en Ultramar, ni de los centenares de miles de hombres y miles de millones que dejamos allí enterrados; pues es indudable que las colonias no se podían perder, sino como se perdieron; esto es, en la mar; como lo resonó, aunque tarde, el General en Jefe en Cuba. El error y el desvío procede de esas clases medias, que no quieren oír hablar de la guerra, como si arguyera á su conciencia; clases que no ligan la vida oficial de las naciones, con sus fuentes de riqueza y prosperidad, sino á la inversa, creyendo que para ser fuertes hay que ser primero ricos, sin ver que, desde que el mundo es mundo, ninguna nación ha llegado á rica sin ser antes fuerte. Son estas mismas clases, de donde sale la mayoría de nuestros hombres de gobierno, las que después de imponer un tratado de relaciones comerciales con Cuba, causa determinante del déficit que hoy estamos pagando todos y que produjo el juato desvío de toda la masa de aquel país, incluso de los españoles más adictos, siendo quizás el funda-

mento del desastre final; las que después de embolsarse las injustas ganancias, no querían ni siquiera suponer que las colonias eran otra cosa más que un modo de colocar empleados; sin ver siquiera que en las altas miras de un hombre de Estado tenían que entrar hasta aquellas fortunas que se desvanecían mal ganadas, empezando por las suyas, las que venían á fecundar el pátrio suelo con inmensos recursos, cuya falta se toca hoy á cada paso.

Pavor causa á todo hombre amante de la Patria, ver que cuando apenas hace pocos meses se trató de reconstruir nuestro poder naval, bajaron nuestros valores, cuando debió suceder todo lo contrario. Y no con pavor, sino con horror, debe consignarse que al recibirse la noticia del desastre de Santiago, tuvieron un alza considerable nuestros valores en las Bolsas españolas. Se da como razón de aquel hecho, que se cotizaba la paz; pero si así se cotizaba, amasada con tanta sangre, tanto infortunio y la ruina completa de la Patria, ¿por qué no se hizo la paz antes que aceptar una guerra insensata, con lo que se hubieran salvado la honra y los intereses?

¿A quién se iba á engañar?

A nadie más que á nosotros mismos. Cada nación escribe su propia historia, hermoseándola como le parece, y si no, véase lo que ahora mismo han hecho los americanos, para comprender lo que harán mañana. Han suprimido de una pluma las dos insurrecciones que les dieron la guerra hecha antes de empezarla, de las que no hacen mención en ningún escrito; y del mismo modo que han suprimido cincuenta años de lucha, que no es poco suprimir, para darse el tono de únicos vencedores de España, no faltará quien pinte nuestros cruceros como buques formidables, superiores á los suyos; y en cuanto haya uno que se atreva á ponerles un cero á la derecha, aparecerá que nuestras naves eran cuarenta y no cuatro, en esta fuente beberán todos los historiadores americanos, pues les será lo más grato; y lo peor es que la Historia lo creará, porque detrás

existe el único hecho que es indiscutible, como es el éxito de haber arrojado la bandera española de América y de Oceanía.

Así, si tan inmenso sacrificio de vidas y haciendas se hubiese hecho por respeto á la Historia, estarían completamente equivocados los que hubiesen procedido de este modo.

Si el imperio colonial se había de perder en un Cavite ó en un Santiago, era preciso que se previese lo necesario para que no llegasen ni uno ni otro; del mismo modo que hoy es indispensable, apremiante, urgentísimo, que se provea al país de fuerza, para que un nuevo San Vicente ó un nuevo Trafalgar, no lleve la nacionalidad hecha girones al estado de la Italia del siglo XVIII, en cuyos campos de compensación, Europa entera ventillaba, por la guerra, asuntos que en nada afectaban á los italianos.

Las naciones de segundo orden no pueden aspirar siempre á la victoria; pero si al éxito final que es lo que importa, para lo que basta una enérgica resistencia: esa misma Italia de derrota en derrota por mar y por tierra, ha constituido su nacionalidad, ante la energía de la resistencia, que ha convertido en momentáneas y accidentales las ventajas y desventajas del campo de batalla. Cuando la invasión napoleónica, después de cien victorias, salieron los franceses por los Pirineos, dejando más de medio millón de soldados enterrados en la península, y el éxito fué nuestro: en las campañas de Farnesio y del Duque de Alba, no perdimos una batalla y en cambio no hicimos un tratado ventajoso en que el éxito estaba todo por los que podían disputar debidamente los combates.

En las mismas campañas de Napoleón I, verdadero delirio de una fantasía militar, pudo aquél vencer á los ejércitos y asolar á las naciones; pero no pudo vencer el elemento grande de resistencia, y lo bastó perder dos grandes batallas por mar y por tierra para que no quedara recuerdo de lo pasado y para que después de tantas proezas fuera á morir á Santa Elena.

Todo eso es preciso que encarno en ese grupo de españoles completamente distanciados de la patria y de la masa del pueblo

español que la tiene en el alma; con tanta más razón, cuanto que los que más poseen tienen doble deber de acudir á la defensa de lo suyo; y bien haya en este terreno el servicio militar obligatorio que puede enseñar á los que lo dan que la Patria no es más que una y uno solo los intereses públicos y privados, puesto que no hay más que un país, una sociedad y una Nación. Entonces con el verdadero concepto de sus intereses, en lugar de pedir inocentemente á los Gobiernos que abran mercados y porvenir á nuestro comercio é industria; olvidando que cual en lo humano el que pide favores sin medio de hacerse respetar, no les alcanza sino á cambio de pedazos de su carne y girones de su honra, pedirán á voz en cuello acorazados, acorazados y más acorazados, que son las llaves con que se abren esos mercados para tratar de igual á igual, y entonces no regatearán recurso alguno, pues estará claro como la luz en la mente de todos, el perfecto concepto de la Marina moderna, de que es un arma tremenda y poderosa que todos los países pagan sin excusa, ni excepción de ningún género, lo mismo los que consignan grandes créditos en su presupuesto que los que no consignan ninguno, con la única diferencia que los primeros pagan la Escuadra para sí, aumentando la riqueza, la industria y la prosperidad del país; y los otros con un veinte por ciento hoy y otro tanto mañana, de depreciación en la riqueza pública pagan y pagarán la flota á los demás, á cambio de vivir entretanto de la comercialización internacional, mientras á cualquier político extranjero de segundo orden no se le ocurra otra cosa.

Señores: Queda terminado el curso de este año sobre Marina, repitiendo una y mil veces las gracias á todos los socios compañeros de este Casino militar, que han honrado estas clases con su asistencia.

Victor M. Concas.