

# Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 10.898

Redacción y Administración,

Madrid, Martes 28 de Enero de 1904.

Calle de las Venegas, 5

Das ediciones diarias

## Exquisito Cognac Garnier

### El gran camelo naval

Tal es el calificativo que en el concepto público ha merecido el proyecto de defensa marítima leído por el General Ferrándiz al reanudarse ayer las sesiones en el Congreso.

Aún nos parece estar oyendo al señor Maura, cuando, hace apenas un mes, al discutirse en el Congreso el presupuesto de Marina, y al ser interrogado acerca de sus propósitos respecto a la renovación de la Escuadra, respondía concisamente, pero con la gallarda oratoria que le es característica, afirmando que sostenía incoólume el proyecto presentado por el Ministro de Marina, del Gobierno del Sr. Silvela, antes de la crisis de Julio; pues su pensamiento en esa cuestión no había experimentado variación alguna.

Pero debe haberlo pensado mejor durante el corto lapso de tiempo transcurrido desde entonces, pues entre el proyecto de Sánchez de Toca y el que se leyó ayer, media un abismo; y después de tantas jactancias en este asunto por parte del presidente del Consejo de Ministros, la decepción ha sido grande, pues ni aun los más apasionados marineros esperaban un tan minúsculo y anodino programa.

Pasar sin explicación plausible de un proyecto de 700 millones de pesetas para construir en diez años una escuadra respetable, habilitar los arsenales y bases de operaciones, á una *plataforma* de 38 millones de la misma moneda, gastados con parsimonia en un trienio á fin de adquirir una *Marina sutil* de una docena de torpederos y guarda-costas de escaso tonelaje, nos parece un poco fuerte.

Estamos seguros que ese no era el proyecto del Gobierno hace diez días, por lo menos el del Ministro de Marina. Pero desde entonces acá han ocurrido muchas cosas, entre ellas la aparente doblegación de Villaverde y los conjurados de la mayoría ante el insigne orador que preside el Gabinete. Este hecho se calificó desfavorablemente para los que momentos antes le combatían airados y se pasaban tan fácilmente con armas y bagajes al enemigo, declarándose vencidos sin lucha. Pero ahora todo queda en claro; el vencedor es Villaverde y el vencido es Maura, que ha transigido aceptando con mayores restricciones aún, el programa marítimo de aquí, claramente expuesto por el señor Gobian cuando fué Ministro bajo su presidencia.

La verdad es que para venir á ceder ahora ante los propósitos de Villaverde, más habría valido hacerlo desde un principio, ahorrándose tres crisis; la retirada del Sr. Silvela, el folleto libelo del Sr. Sánchez de Toca, la descomposición del partido conservador y la agitación política que todos estos sucesos han determinado.

Si Maura queda bastante maltratado con esta modificación de conducta, lo aparece aún mucho más Sánchez de Toca después de tanta terquedad y enrevesada alharaca en defensa de sus proyectos navales; y el Ministro actual de Marina General de la Armada que hizo venir de los departamentos para colaborar en el *almambramiento* á distinguidos Jefes y Oficiales, saltando por encima de las altas jerarquías y organismos directivos de la Marina, también resulta un tanto *en plancha*, como vulgarmente se dice, suscribiendo un programa de *pura hojarasca* que, como además, necesita largo tiempo para realizarse, debe ser el primer convencido de que jamás se llevará á la práctica.

No vale, por tanto, la pena de analizar y discutir los extremos que abraza el proyecto del General Ferrándiz, y sólo hemos de decir que lo juzgamos como uno más de los que ya están sepultados en el olvido de los Archivos del ministerio del ramo y que sólo servirá de gravísimo cargo á su autor dentro de la corporación, por haberse sometido á impropiedades políticas teniendo la independencia de su carrera.

Nosotros creíamos y así lo anunciamos, que haciéndose el General Ferrándiz eco de los sentimientos de la Armada iba á plantear en el Congreso el dilema de su renovación de modo serio y adecuado á los recursos del país, ó de lo contrario, pedir su disolución. Ha preferido á esa actitud de marino, presentar una solución del problema naval que nada resuelve, pues sólo es un aplazamiento endulzado con un aumento de presupuesto extraordinario de 13 millones de pesetas anuales; que en la forma que se va á gastar la mayor parte de esa suma, en lo que respecta á la defensa móvil no

significa más que la persistencia en el error de sostener la farsa de defensa marítima que hoy existe, contra la que protestan con más fuerza que nadie cuantos en ella sirven, á los que se les va haciendo intolerable estar constantemente discutidos.

No duele que un General de la Armada se haya prestado á suscribir ese programa que todo el mundo califica de *Camelo naval*, con razón justificada; pero nuestro deber es inspirarnos en los sentimientos que palpitan dentro de la Marina; y en ella, no lo podemos ocultar, el proyecto, en todos sentidos, ha causado un disgusto grande; casi rayano en la indignación.

#### JUNTA DE FOMENTO NAVAL

### SEGUNDO CONGRESO NAVAL

Cumpliendo lo determinado en la convocatoria del segundo Congreso Naval, se ha ultimado la designación de los individuos que han de ocupar las mesas de sección en el Congreso de referencia.

Hoy, al hacer públicos los nombramientos, nos complace tributar nuestro modesto aplauso á la Comisión Ejecutiva de la Junta, por el acierto con que hubo de proceder y que asegura más aún el éxito de la Asamblea.

La constitución de las secciones ha quedado establecida en la forma siguiente:

#### SECCIÓN PRIMERA

##### MARINA MILITAR

Presidente.

Excmo. Sr. Duque de Veragua.

Vicepresidente.

Excmo. Sr. D. Angel Fernández-Caro.

Vocales.

Sr. D. Emilio Hédiger.

Sr. D. José Gutiérrez Sobral.

Sr. Conde de Torre-Vélez.

Secretario.

Sr. D. Arturo Armada.

Vicesecretario.

Sr. D. José Ruiz Serrano.

#### SECCIÓN SEGUNDA

##### MARINA MERCANTE

Presidente.

Excmo. Sr. D. Juan Navarro Reverter.

Vicepresidente.

Sr. D. Víctor M.<sup>a</sup> Concas.

Vocales.

Sr. D. Javier Gil Becerril.

Sr. D. José Ricart y Giralt.

Sr. D. Ricardo Ruiz y Benítez de Lugo.

Secretario.  
Sr. D. Rafael Morales.

Vicesecretario.

Sr. D. Alberto Samper y Gonsálvez.

#### SECCIÓN TERCERA

##### NAVEGACIÓN, PESCA

##### E INDUSTRIAS MARÍTIMAS

Presidente.

Excmo. Sr. D. Tirso Rodríguez.

Vicepresidente.

Excmo. Sr. D. Joaquín María Lazaga.

Vocales.

Sr. D. Julián García de la Vega.

Sr. D. José Rodríguez Trujillo.

Sr. D. José María Ariño y Michelena.

Secretario.

Sr. D. Vicente Armada.

Vicesecretario.

Sr. D. Enrique Miralbell.

#### SECCIÓN CUARTA

##### LEGISLACIÓN MARÍTIMA

Presidente.

Excmo. Sr. D. Eduardo Cobián.

Vicepresidente.

Excmo. Sr. D. Juan Spottorno.

Vocales.

Sr. D. Julio Seguí.

Sr. D. Enrique Navarro.

Sr. D. Juan Corvera Jácome.

Secretario.

Sr. D. Isidro Romero Cibantos.

Vicesecretario.

Sr. D. Juan Correa.

Las sesiones han comenzado ya á examinar buen número de trabajos presentados en la secretaría del Congreso, y con el fin de estudiar el alcance de las aspiraciones del litoral y el desarrollo de los intereses marítimos, la Comisión Ejecutiva de la Junta de Fomento Naval, está organizando una visita á los principales puertos, que saldrá dentro de breves días y que concretará ante las secciones de la Asamblea las soluciones que á su juicio satisfagan aquellos intereses del modo más útil para la Nación.

Todo hace presumir, como ya tenemos consignado en otras ocasiones, que el carácter de este Congreso será esencialmente práctico, y que, por lo mismo, alcanzará gran resonancia, toda vez que el país está cansado de buenos propósitos y ya lo que pide y necesita no son palabras sino obras.

#### DECADENCIAS

### Razas degeneradas.

Al presente no hay guerras, pero se suceden las catástrofes. Puertos que se hundían, teatros que arden, ferrocarriles que se precipitan al abismo, aros de la muerte, ciudades que se incendian, todo una serie de invitaciones al valse supremo del desequilibrio que tiene su fin y remate en el trágico.

Lo temerario, que en las antiguas edades producía héroes, hoy determina víctimas, que para llenar el bolsillo de explotadores colectivos ó in-

dividuales, se lanzan audazmente á todos los errores y peligros.

Un puente que se humde ha evitado gastos de entretenimiento y conservación á la empresa que lo explota; un teatro que arde, ha enriquecido á la compañía que suprimió, para aumentar sus ganancias, las garantías de seguridad; un ferrocarril que se precipita al abismo es un material de desecho que se va sólo al pudridero; el aro de la muerte, que se rebela contra la mecánica es un mamarricho de riqueza que interrumpe momentáneamente su exuberante producción; pero la sangre sigue corriendo á borbotones, sin que las conciencias horradas se subleven.

No se trata de crímenes en grande, aun cuando en rigor no cabe idealizarlos como acciones laudables, pero los resultados que producen son criminales. La moral modernista, sin embargo, cubre con un tupido velo estas hecatombes, porque como son producidas por la codicia no encuentra motivos bastantes para la reprobación universal.

Si en el automóvil del aro de la muerte hubiese ido un maniquí en vez de una persona, el efecto del ejercicio habría sido el mismo pero no el resultado, supuesto que el peligro real y efectivo, la exposición personal, la locura temeraria se continúan.

Cuando un torero resulta empitonado y con la taletiquilla y el cerebro rasgado, su mérito profesional se extingue; el día que el titulado rey del valor vaya á la enfermería con las costillas rotas, será elevado á la categoría de héroe ó semi-dios.

Estas son morbosidades sociales propias de la época de positivismo en que vivimos. La existencia es cada vez más cara y exige *tour de force* para sostenerse en una mediana ponderación entre las diversas jerarquías.

El que no puede ser rico por su casa, sin trabajo y sin estudio, se da aires de potentado á costa del cuerpo y poniendo precio á su seriedad se lanza á todas las irregularidades de la notoriedad; y por un puñado de billetes de Banco, se pone delante de un toro, ó en el zenit del aro de la muerte ó en un globo mal dirigible; ó sobre un frágil pedestal de madera á las acrobacias de una feria.

Todo ello sucede á costa de la juventud, de las energías y de la tranquilidad de espíritu; pensando en una ve excediéndose lo más; en un oasis de tranquilidad y sosiego que muy pocas veces se alcanza. Por cada temerario que llega floso al final de la jornada, ininidad de sepulturas se han abierto antes de tiempo, pero millares de gentes desocupadas se han divertido, á costa, naturalmente, de su dinero.

Y así es como vamos progresando; dejando atrás la leyenda, encontrando en nuestro camino las ardeces del positivismo, corriendo los ojos y la inteligencia á las insalvables dolencias de la tranquilidad del cuerpo y de la paz del espíritu; precipitándonos vertiginosamente en la sima insondable de la perversidad.

Somos malos por inclinación y por temperamento; hechos de materia deleznable que no puede dar de sí grandes provechos. Es quizá que la humanidad está en decadencia, que va hacia su ocaso, que va declinando en el transcurso de las edades y de los tiempos? Tal vez.

Ahora los niños son más precoces, pero esto no es signo de virilidad de las razas, sino por el contrario, indicio de degeneración en las sociedades, los pueblos y las familias. Diríase que á medida que la corteza terrestre aumenta de espesor, se va endureciendo más y más el corazón y el cerebro de las generaciones que se suceden.

¿Quién sabe! Acaso llegue un día en que los humanos nazcan con el corazón de acero y el cerebro de pedernal; teniendo alambros y conductores metálicos por nervios, metalizándose las energías vitales hasta producir la antitesis del superhombre; una especie de artefacto vivo, que sólo se agita y mueve al impulso de lo exclusivamente material y positivista.

Abel Imart.

#### HIGIENE NAVAL.

### La tuberculosis en la Marina.

En cumplimiento de disposiciones oficiales del Ministerio de Marina francés, sobre higiene naval y procedimientos preventivos contra las enfermedades contagiosas, se han fijado en sitios visibles de los buques de guerra, unos carteles escritos en estilo sencillo, dando á conocer las instrucciones y los medios de evitar la tuberculosis y otras enfermedades contagiosas, que á menudo se propagan entre las tripulaciones, por falta de la necesaria precaución y limpieza individual.

Dichas instrucciones, así como las cartillas sanitarias de que son extracto, son objeto en los buques de la escuadra francesa, de conferencias y explicaciones adecuadas para la vulgarización de las medidas preventivas de dichas enfermedades contagiosas.

Los médicos de la Armada cumplen admirablemente esta misión á bordo de los buques, habiendo conseguido iniciar un movimiento general contra la tuberculosis y demás enfermedades contagiosas, que hasta hoy era del dominio exclusivo de los profesores médicos en su noble y humanitaria lucha contra dichas enfermedades.

La ciencia y abnegación de que siempre, pero ahora más principalmente con motivo de esa labor extraordinaria, están dando pruebas los médicos de Marina en Francia, está siendo objeto de universales plácemes y ha hecho que la atención de los armadores y navieros se fije en lo conveniente que sería iniciar un movimiento parecido en la Marina mercante, con objeto de prevenir entre las tripulaciones la propagación de las enfermedades contagiosas.

Al propio tiempo se ha considerado que sería muy útil combatir por igual procedimiento, lo mismo en los buques de guerra que en los mercantes y los que se dedican á la pesca y demás industrias marítimas, el alcoholismo que tantos estragos produce entre la gente de mar y de tal modo contribuye á la degeneración de estos infatigables navegantes.

#### POLÍTICA

### EN EL VAGIO

Aun cuando la *tournee* parlamentaria ha comenzado bastante bien para el gobierno, éste, ó por lo menos su cabeza visible, no ha podido disimular su contrariedad ante la frialdad manifiesta de la mayoría parlamentaria.

Porque en efecto, esto lo que revela es que á pesar de los pactos entre la sombra, se ve claramente que el ministerio actual, se agita en el vacío, ó falta espacio para las elucubraciones y padeció de anemia constitucional.

Hay planteados problemas hondos y graves, pero ¿quién los resolverá? Sus actuales consejeros responsables no abrigan demasiada confianza en que el éxito les acompañe y en que les sople el viento de la fortuna.

Han podido comprender que se les soporta, no por lo que merecen, sino por otros intereses que deben estar por encima de las conveniencias de sola, mucho más cuando tan palpablemente queda evidenciado que el poder está hoy en manos de

la contestación, siendo garantía suficiente lo reciente de las afirmaciones que han hecho estos señores Ministros. Pero yo, además, voy á tener el gusto de dar á S. S. y á la Cámara otra explicación, que les ha de dejar por completo satisfechos.

Este pensamiento, de cierta novedad, porque llega al presupuesto de Marina por primera vez, fué objeto de meditada deliberación en el seno de la Comisión, dispensándole el Sr. Ministro de Marina la honra de concurrir á ella para dar explicaciones que, poco más ó menos, versaban sobre la misma duda que S. S. expone, porque al emitir dictamen la Comisión quería saber á qué necesidad atendía y cuál era, como ahora se dice, la evaluación de esta necesidad. Entonces tuvimos el honor de escuchar de labios del Ministro, Sr. Cobián, y después, al hacer suyo el presupuesto del Sr. Cobián, de labios del Sr. General Ferrándiz, lo que acerca de este punto pensaban.

Representa este Centro el lazo de unión, como eloquentemente exponía el Sr. Alhendalazar la otra noche, entre las dos Marinas hermanas, la mercante y la de guerra, sin ánimo ni propósito, ni de cerca ni de lejos, de que la una pueda ser subordinada á la otra, sino formando una gran hermandad para auxiliarse en su engrandecimiento las dos; nada de invasiones y nada de subordinaciones á ningún otro Centro, al revés, estudiar y traer por primera vez, mediante un estudio meditado y de alto sentido, aquello que fuera conveniente llevar de los demás Centros y Departamentos ministeriales, á ese otro Centro que ha de anexar y dirigir esa corriente que, fundándose en la hermandad de los poderosos elementos, contribuya á la prosperidad del poder militar y del poder marítimo. En tal sentido, ese Centro representa, por el personal que la Dirección tiene, esa doble tendencia, puesto que se establece un director general que pueda ser alternativamente civil ó militar, oficiales civiles y oficiales militares; de suerte que no pueda preponderar un elemento sobre otro, porque este carácter mixto convenía á la tendencia que el Gobierno marcaba.

Creo que S. S. quedará satisfecho con esta explicación.

El Sr. Arias Miranda: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Arias Miranda: Yo siento mucho decir á mi particular y querido amigo el Sr. Amat que no puedo quedar satisfecho con las explicaciones que me ha dado, porque realmente no ha solventado ninguna de las dudas que antes ha expuesto, ni ha contestado á ninguno de los temores que yo he expresado.

Su señoría dice, repitiendo palabras del Sr. Ministro de Agricultura, que esta Dirección va á servir de lazo de unión entre la Marina militar y la mercante. Está bien; pero toda esa invasión en las atribuciones de otros Ministerios de que yo he hecho mérito antes, ¿va á tener lugar ó no? Toda esa intervención en las obras de puertos, esas apelaciones posibles á la fuerza pública, todas esas atribuciones tan exageradas que se van á conceder á esa Dirección, ¿quedan subsistentes ó no? Ese reglamento, ¿va á tener eficacia ó no?

líneas auxiliares de la navegación, y señala entre ellas la construcción de puertos, faros y valizas, y yo no sé que la construcción de puertos sea obra auxiliar de la navegación; es un elemento indispensable; pero no es obra auxiliar; y si se toman como obras auxiliares, y si se quiere entender el concepto, resultarán también obras auxiliares la industria siderúrgica, porque en las modernas construcciones navales las planchas y blindajes son un elemento indispensable, la construcción de jarcias, porque también son necesarias para la navegación, y por este orden iríamos enumerando todas las manifestaciones de la industria, para decir que todas eran auxiliares de la navegación, y todas vendrían á caer en poder de esa Dirección, lo cual es sencillamente absurdo.

Pero se dice que los puertos han de ser administrados y construídos bajo la Dirección de ese nuevo centro; y aquí entran más dudas, y aquí entra la demostración de la ilegalidad de esa medida, porque la concesión y construcción de los puertos se rige por dos leyes tan importantes como la de obras públicas, y la especial de puertos de 1890 y en ambas se dice que esas construcciones quedan á cargo del Ministerio entonces de Fomento, hoy de Obras públicas, sin perjuicio de la intervención que en determinados casos tienen la autoridades de Marina, y los centros llamados á informar en estas materias, por consiguiente, desde el momento que se quiere sustraer del conocimiento del Ministro de Obras públicas, eso que las leyes le conceden, se comete, á mi juicio, una verdadera ilegalidad.

Pero es que además se puede dar un absurdo como este que voy á decir: se establece en el reglamento de esa Dirección que todos los proyectos de puertos y de modificación de puertos hayan de pasar por el informe, no ya de esta Dirección central que se va á crear, sino de las Direcciones locales, y que el informe de esa Dirección, completado después con el de la Dirección central, han de ser tenidos en cuenta por la Dirección general de Obras públicas y por el Consejo del ramo, y que sólo se podrán construir las obras de acuerdo con esos informes, y puede ocurrir el absurdo de que se trate, por ejemplo, de obras en el puerto exterior de Bilbao, que las proyecte un ingeniero de tanto renombre y tan ilustre como el director de ese puerto señor Churruga, y que, sin embargo, esos proyectos técnicos estén sometidos al informe, sin el cual no se pueden construir, de unos señores que forman la Dirección local de Bilbao, que no tendrán quizás conocimiento ninguno en la materia, y acaso tendrán intereses encontrados que no se armonicen bien con las prescripciones técnicas del proyecto. Ya véis á qué absurdos nos puede llevar ese afán de amontonar atribuciones sobre esa nueva Dirección.

Otra de las atribuciones que la quiere conferir es, según su proyecto de reglamento, la interpretación y aplicación de las leyes. Así lo dice terminantemente y yo me he quedado absorto cuando lo he leído, porque jamás he visto yo que la interpretación de las leyes quede á cargo de un Centro directivo, sino que la hace el Parlamento ó Tribunales de justicia, ó la hacen cuando se trata de ciertas leyes y en ciertos casos el Gobierno mediante consultas al Consejo de Estado; pero dejar á un centro que se va á com-

hombres sin fe política, sin convicciones, y, lo que es peor, sin generosidad hacia este país sin ventura.

Nada hay que más desaliente que la contemplación del propio valor, y este Gobierno, que empezó desarrollando una potencia inverosímil, queda reducido en el escenario de sus acciones á la más mínima expresión. De ahí su desaliento.

Tiene enfrente la política, ministerial, no sólo á todas las fuerzas vivas del país, sino á cuantos rindan en el altar de la patria el holocausto de sus sacrificios.

No cabe servir los anhelos y las esperanzas del país con el desarrollo de la política dominante, llena de trampas y cepos, con desconfianzas inauditas y engaños manifiestos.

En vez de ir derechamente al objetivo que persigue, el gobierno lo envuelve y disimula, lo disfrazo y oculta sigilosamente para realizarlo por sorpresa y á traición, á espaldas del país, con ensañamiento y alevosía.

Pero el juego está conocido y de ahí el retraimiento general, que comenzando en la mayoría parlamentaria trasciende á la opinión y se trasmite á la masa general del país.

El Gobierno, bien claro se ve, está solo. No tiene detrás un partido que le aliente ni un país que le sostenga. Solamente está en pie por la naturaleza poco delicada de su epidermis, que le lleva á detentar el poder contra la voluntad nacional, contra la confianza del país y el común y general sentir de las gentes.

Vivir así es propio de banderías, no de partidos, á quienes alienta una idea de grandeza, de patriotismo y de abnegación. La patria y la monarquía nada tienen que agradecer á estos embaucadores públicos.

### DESASTRE ARANCELARIO

Haciendo constar en la alta Cámara, un ex ministro conservador, que él no acostumbra, como uno de los personajes del Gobierno que nos rige, á ensayar frases entre bastidores y bambalinas, abordó con gran autoridad y conocimiento de la materia el problema arduo de la soberanía arancelaria.

Y resulta de sus manifestaciones, con ocasión de las modificaciones introducidas en el tratado de comercio entre España y Noruega, que nuestra nación que perdió su integridad territorial en los pasados desastres va ahora camino de perder su independencia arancelaria con motivo de la cuestión de los tratados.

La política fiscal y arancelaria es para nuestros gobiernos letra muerta, supuesto que carecen de iniciativas, limitándose á aceptar lo que se les propone, sin detenerse á investigar si es favorable ó adverso para los intereses generales del país.

Dicho orador, enarbolando la importancia de los proyectos de ley relativos á los tratados de comercio por entrañar intereses de mucha importancia para España, lamenta que apenas se estudien esos proyectos, mirándolos de soslayo.

Esa es la característica de la política dominante; desdeñar asuntos de tal entidad y trascendencia; abandonar por completo los intereses del comercio y la industria, para entregarse por completo al caciquismo local que todo lo absorbe y devora.

Pero la voz da alerta ya está dada; el grito de alarma ya está profundido. España, por tan tortuosos rumbos va derecha como una flecha hacia la ruina comercial, hacia la pérdida de su soberanía arancelaria.

Si ahora que debe fomentarse la producción y desarrollar el tráfico, se cierran las puertas del mercado exterior abriendo de par en par las del interior, bien pronto el

desequilibrio económico dará al traste con todos los anhelos de engrandecimiento de nuestras industrias, de la producción y del comercio.

El Gobierno, y en su nombre el Ministro de Estado, no se defendieron bien de los cargos dirigidos por el indicado ex ministro, que consiguió demostrar la falta de unidad y de criterio en que hoy está el partido que gobierna en materia arancelaria.

Que estas cuestiones son de gran entidad para el porvenir, no hay quien lo dude y que por estos desdenes del poder responsable hacia lo que constituye la esencia del régimen económico, pueden venir grandes perjuicios es indiscutible.

Las concesiones hechas en el convenio para la modificación del tratado de referencias, son tan excesivas que si no se trata de un tan manifiesto abandono de los intereses públicos como el que está demostrando el actual gobierno, inducirían á sospechosas consideraciones.

No solamente se ha prescindido en materia tan delicada del dictamen de la Junta de Aranceles y Valoraciones, sino que solamente se ha procurado satisfacer las pretensiones del representante diplomático de Noruega, cuyas gestiones han sido coronadas por el mejor éxito, y tan brillante como jamás lo podía soñar.

### HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

XXXVI

Ya expusimos en el anterior artículo, que al mando de Bartolomé Díaz salió en 1496 una Escuadra con el propósito de dar la vuelta á la punta extrema del Africa.

Avanzó, en efecto, ciento veinte leguas más que los navegantes sus predecesores y plantó la cruz con las armas portuguesas dos grados más allá del trópico meridional; luego se lanzó con valor hacia el meridiano, perdió de vista la tierra y fué Díaz arrojado por los vientos á una bahía que por sus numerosos ganados la llamó de los caqueros, cuarenta leguas al oriente del último cabo de Africa.

El hubiera querido dar la vuelta á éste; pero no advirtió que allí formaban el continente y continuó hacia Oriente hasta no se sabe qué isla, que llamó de Santa Cruz. De vez en cuando, enlaba á tierra alguno de los negros que consigo llevaba para capturar la benevolencia de los naturales; hacer cambios y preguntar por el Preste Juan; pero no pudieron saber nada de aquellos feroces salvajes.

Al llegar á la bahía de Logoa, se perdió la nave de las provisiones y viéndose reducidos al último extremo se alborotaron los marineros y pidieron que se volvieran atrás; pero estando persuadido Bartolomé Díaz de que el fin del Africa no podía estar lejos, los exortó, y pudo lograr que continuaran todavía 25 leguas más.

Immensa fué su alegría, cuando advirtieron que ya habían doblado el Cabo que con tanta ansiedad buscaban. Satisfechísimos regresaron á Lisboa después de haber explorado 300 leguas de costa y allí dieron cuenta exacta de la posición del Cabo.

Por las horribles tempestades que en él se agitan, y que ellos pasaron, lo designaron con el nombre de Cabo de las tormentas pero cuéntase que el Rey dijo: «No quiero que conserve un nombre de tan mal augurio; por el contrario, llámátele Cabo de Buena Esperanza. Se hallaba pues resuelto uno de los más interesantes problemas; eran ya conocidos los contornos del Africa y había rematado la esperanza de llegar á las Indias por aquel camino.

Faltaba sin embargo quien se atreviera á hacer la exploración lanzándose por entre aquellos mares hasta entonces desconoci-

dos, cuando se le ofreció para esto al Rey Don Manuel, el caballero Vasco de Gama cuya pericia en la navegación corría parejas con su valor y su prudencia.

Dirigió su rumbo en Julio de 1497 con tres naves y sesenta marineros á las Islas de Cabo Verde, y hecha la aguada dejándolas después atrás, marchó al Mediodía hasta que atracó en la bahía de Santa Elena, que no era la Isla, pues ésta no fué descubierta hasta 1502 por Juan de Novas, sino que está situada cerca del Cabo á cuya punta desde allí llegó á los tres días.

Presentósele en aquel punto, no el espectro imaginado por Canvenia, ni el tremendo Adamastor, que según la leyenda veía en aquellos mares á la claridad de los relámpagos y con los estampidos de los truenos, pero sí los fuertísimos vientos del Sudeste que soplan durante el verano y que lo empujaron con tal violencia que tuvo necesidad de emplear su valor todo y sin igual prudencia para poder quietar la ohusma y apaciguar los ánimos de la marinería alborotada.

Lo consiguió con su discreción y siguió adelante. En la isla de Santa Cruz encontró los últimos vestigios de la anterior expedición de Bartolomé Díaz y observó que las costas de Africa se doblaban por el Septentrion.

Nunca se separaba mucho de la tierra para poder registrarse por las indicaciones y los planos y cartas marinas que le mandó Cavichans, y frecuentemente se entretenía en explorar las costas; pasó por Sofala, y fundó finalmente delante de Mozambique. Se hallaba gobernada esta ciudad por un príncipe mahometano y la habitaban negros y árabes, que celosos por la inesperada concurrencia de los cristianos buscaban los medios de perderlos.

Para evitar sus asechanzas prosiguió Vasco hacia Chilea, guiado por un piloto del país; pero combatido por las corrientes, se dirigió á Mambana, donde fué recibido por los musulmanes con igual ecoano, viéndose precisado á pasar á Melinda, en que había un Rey que los recibió con atención y los habitantes sin recelos; encontrándose allí con varias naves de la India y con algunos cristianos que les suministraron noticias muy oportunas.

Aquel Rey les dio para que les sirviera como piloto á Maíemo Cano de Guzerata, muy práctico en aquellas aguas, el cual al ver el astrolabio con que los portugueses observaban la altura del sol en el Meridiano, dijo que aquel instrumento se usaba también en el mar Rojo.

Llegaron en veintidós días á Calicut, la ciudad más rica y comercial de la India, gobernada por un Zamorín que hizo á Vasco de Gama los honores que acostumbraban á dar á los embajadores de los más poderosos príncipes.

Las continuas traiciones, ataques y asechanzas de los musulmanes, hicieron no solo cautos sino hasta desconfiados á los portugueses, pero Vasco de Gama á pesar de esto y dando muestras de su intrepidez, quiso presentarse á la corte del rey indio, dejando instrucciones á su hermano sobre la manera como debía obrar en el caso de que le matasen. Saltó después á tierra con doce hombres de los más resueltos, atravesó la ciudad de Calicut, cercado de un número inmenso de curiosos y llegó á la casa de campo del Zamorín, que estaba á más de cinco millas de distancia de la ciudad.

Al principio, recibió muchas atenciones y esperanzas; luego se apodó de él la desconfianza que aumentó con la escasez de los presentes y se pensó en sorprender la Escuadra y en matar á todos.

Aún cuando la corte, se había declarado en contra de los portugueses, Vasco de Gama hizo con su valor y su prudencia, no solo que le respetaran á él sino también á

los demás y después de hacer los tratanos con el mayor respeto, los convenció de las ventajas que á todos ellos les reportaría, un tratado de amistad y de comercio con Portugal.

Habiendo conseguido con tan diplomáticos medios volver á sus naves, levó anclas apresuradamente y volvió á Europa á anunciar sus descubrimientos á los dos años de su partida.

El país le acogió con entusiasmo que repercutió en todas las naciones; y el Rey en la general alegría lo tituló Señor de la Navegación, de las conquistas y del Comercio de Etiopia, de Persia y de las Indias.

Causa verdadero pesar tener que tratar con tal brevedad hechos tan bellos, que son los más interesantes, no sólo de la historia meridional, sino también los más trascendentales para el género humano: La historia y la poesía los ha engrandecido y son el legítimo orgullo de sus pueblos; grandes á veces hasta en los errores de los genios más privilegiados, porque en efecto, un error histórico acerca de la extensión del Africa y otro error de la misma índole sobre la existencia del Preste Juan, habían hecho que los portugueses encontraran un nuevo paso á las Indias.

Otro error que iba unido á una profunda reflexión para concebir, á una incansable constancia para ejecutar, y á esa gran fuerza del carácter que se basta por sí misma en las grandes empresas; llevó á utilizar el descubrimiento de más alta importancia en un renovado al servicio de Castilla, que se elevó como refulgente sol formando la nueva aurora de las modernas edades.

Colón era natural de Génova ó de sus inmediaciones; siendo aún muy joven dejó los estudios que había empezado en Pavía, para dedicarse, como su padre, á la marina de guerra, y no tardó mucho en hacerse notar por su valor y pericia en el mar, así como por sus conocimientos en geometría, astronomía y cosmografía.

Capitaneó naves genovesas y napolitanas; luego pasó á Portugal, donde los italianos, ó los lombardos, como entonces se les llamaba, eran bien recibidos, porque los entusiastas se valían de su ciencia para hacer nuevos descubrimientos.

En Lisboa, con especialidad, los doctos, los curiosos, los aventureros, los misioneros, los artistas y los negociantes de todo el mundo acudían y tomaban parte con gran interés en aquellas célebres empresas.

Colón, hombre de mir y emparejado allí con gente dedicada á los viajes, acogía con ansiedad, las narraciones, las conjeturas y los ideales de los navegantes, todo le servía de aliento para su deseo de extender los descubrimientos en mayor esfera todavía; pero hallándose desprovisto de recursos, ¿cómo podría realizar sus sueños?

Entre tanto, los estudiaba y procuraba apoyarlos, en las opiniones de los sabios antiguos, pero sin proceder al acaso, y preguntando la dirección que debía dar á sus cálculos á las estrellas y al mar, y si los descubridores de la costa africana, siguieron el gran continente, cuya costa por Oriente era ya conocida de los árabes; Cristóbal Colón, preparó una conquista de reflexión y de talento, aunque padeciera un error al idear llegaría al Asia por un nuevo camino, como así lo demostraremos en el siguiente artículo y en la forma concisa que lo vamos efectuando.

Manuel Diaz y Rodriguez. Madrid 25 de Enero de 1904.

### Sr. Ministro de Marina.

Evacuada la plaza de Cavite, sufrieron la pérdida de sus equipajes, las tropas que la guardaban.

poner por elección entre los interesados en en las materias que á gobernar, la interpretación de las leyes, es un absurdo que yo no comprendo.

Es otra de sus atribuciones la de recabar el auxilio de la fuerza armada siempre que lo sea necesario para hacer efectivo el ejercicio de su jurisdicción, atribución que no sólo se confiere á la Junta central, sino á todas las Juntas locales que se van á establecer en todo el litoral, y yo dejo á la consideración de los señores Diputados si con la viveza de nuestras luchas políticas, con la exaltación que producen en los ánimos las luchas, por ejemplo, entre traineros y jaiteros en Galicia, y hasta con los excesos del caciquismo, no es una cosa notoriamente imprudente el poner en manos de una Junta la autoridad necesaria para requerir á la fuerza pública, teniendo ésta, naturalmente, la obligación de acudir al llamamiento de esa Junta.

Ya he dicho antes que podía entretener largamente al Congreso haciendo algunas observaciones sobre todas las demás atribuciones que se quieren conferir á esa Junta; pero baste decir que, por ejemplo, ha de tener atribuciones en la Junta de aranceles y valoraciones para saber la perturbación que esto va á producir en el Ministerio de Hacienda, y que ha de tenerlas también en las Escuelas náuticas para pensar cómo se recibía esta novedad en el Ministerio de Instrucción pública.

Y así podría ir detallando todas las facultades que se le van á conceder, y que yo considero abusivas y que han de hacer de este Centro algo que constituye una gran ilegalidad.

No quiero entretener más á la Cámara; pero voy á concluir haciendo una observación que me parece ha de tener la conformidad de todos los Sres. Diputados, y es que esto es contraproducente; porque si lo que se quiere es que se constituya un Centro en que estén reunidos todos los elementos necesarios para el desarrollo de las industrias marítimas, lo que se necesita es expansión, amplitud de horizontes; y nada más contrario á esta expansión, amplitud que se gobierna *manu militari*, porque sin que ésta sea ofensiva para los institutos armados, por la rigidez de la institución y por la severidad de su disciplina, no pueden tener aquella elasticidad necesaria para que los servicios se lleven con la debida facilidad, y para que haya en ellos las expansiones que la industria necesita.

De una cosa me olvidaba, y es que se deja también al cuidado de esta Dirección todo lo relativo á las zonas marítimas. La Marina no tenía necesidad de que se le concedieran, en este punto, más atribuciones, porque en las zonas marítimas no se hace ninguna concesión sin que se oiga á las autoridades de Marina; pero yo me atrevo ante la idea de que la Marina tenga sólo facultades consultivas, sino decisivas en la materia, porque por ese modo de ser, propio de los elementos militares, todos sabemos que no tiene aquella elasticidad en sus procedimientos que es necesaria para el desarrollo de las concesiones ó industrias que se implanten en las zonas marítimas.

Lo mismo sucede con las zonas militares; yo recuerdo las grandes difi-

cultades con que tropieza siempre la Dirección de Obras públicas para el desarrollo de aquellas obras que tienen su asiento en las zonas militares; y si estuviera entre nosotros aquel ilustre compañero nuestro y jefe mío que fué en el Ministerio de Fomento, cuyo nombre pronuncio yo siempre con veneración, el ilustre Conde de Xiquena, nos podría atestiguar los graves disgustos que en el despacho de aquellos asuntos tuvo que sufrir con motivo de las obras de la provincia de Huesca, para él tan queridas, con las prescripciones y ligaduras del reglamento de las zonas polémicas. Y al considerar yo aquellas amarguras de que fui testigo, y al ver que esa jurisdicción militar se quiere extender á las zonas marítimas, digo, como antes he indicado, que me aterra la idea de que esto pueda suceder, porque sé las dificultades con que va á tener que luchar todo aquel que tenga necesidad de pedir alguna concesión dentro de la zona marítima.

Y no hay que alegar, como se alegaba en el preámbulo del decreto de Octubre, que por este camino van todas las Naciones, porque ese aserto no responde á la exactitud de los hechos. Es cierto que en algunas Naciones, en Italia por ejemplo, hay una Dirección de la Marina mercante en el Ministerio de Marina, pero es una Dirección de carácter eminentemente civil, y además respecto de Francia, donde solemos tomar casi todas nuestras instituciones, bueno es recordar, y con esto concluyo, lo que sucedió al discutirse el presupuesto de Marina el año pasado.

Un ponente de la Comisión propuso á la Cámara que se sustrajesen del Ministerio de Comercio, y se llevasen al de Marina, algunos créditos para el fomento de la Marina mercante y de las pesquerías. Otro Diputado se opuso; y una autoridad tan indispensable como el almirante Riouffier, se interpuso en el debate, diciendo que esos eran asuntos completamente ajenos á la Marina; y de aquella discusión nació, de común acuerdo entre la Comisión y sus impugnadores, una proposición para que se reunieran todos esos servidores en el Ministerio de Comercio, á cuya proposición no hizo ninguna otra objeción el almirante que acabo de citar, sino la de que se evitara de que en el de Marina quedaran las inscripciones marítimas, en lo cual me parece que aquí, como allí y en todas partes, estamos conformes.

De manera que si aún como imitación de lo que sucede en otros países puede admitirse lo que se pretende crear aquí en el Ministerio de Marina.

Y no queriendo molestar más la atención del Congreso, concluyo diciendo que interesa saber si se va á crear esa Dirección en la forma y con las atribuciones que dice el reglamento proyectado en el Ministerio, ó si va á ser una Dirección en los términos que decía el Sr. Maura y confirmaba hace pocas noches el Sr. Alendosalazar.

Sobre este particular conviene conocer la opinión de los señores de la Comisión ó del Gobierno, sobre todo la del Gobierno, que es el que mejor puede ilustrar en esta materia la opinión de la Cámara.

El Sr. Amat: Pido la palabra.

El Sr. Presidente: La tiene S. S.

El Sr. Amat: Si S. S. ha favorecido la opinión del Sr. Maura, y antea-

Formado el oportuno expediente, se concedió abono de cantidades para resarcimiento de dicha pérdida.

Entre las fuerzas se encontraban las del primer regimiento de Infantería de Marina de Filipinas.

Como el abono de dichas cantidades correspondía al presupuesto de Guerra, una sola comisión formuló las correspondientes liquidaciones del repetido regimiento.

Ahora bien: ¿qué causa existe para que el segundo batallón del mismo haya hecho efectivos sus ajustes y el primero no? ¿No podría el Sr. Ministro, con sus esclarecidas penetraciones y sus nobles sentimientos, atender á tan justa súplica y disponer cese tan anómala situación que recae en perjuicio de los intereses de individuos que expusieron el sacrificio de su vida por servir á la Patria? Así lo esperamos.

UN INTERESADO.

### LA EMBAJADA COMERCIAL ESPAÑOLA

Para festejar el brillante resultado obtenido por la embajada comercial española, que fué á América para estrechar los lazos comerciales que unió á aquellas repúblicas con la madre patria, el Sr. Puigdollers ha organizado en casa de Amara una exposición gráfica de la América española, presentando gran cantidad de fotografías tomadas por los Sres. Zulueta y Rahola, de los principales edificios de las repúblicas Argentina y Uruguay, de su marina, de su ejército y de sus principales productos.

Esta exposición, interesante en alto grado, será, á no dudar, visitada por todos los madrileños.

Por ella puede apreciarse la meritoria labor realizada por los Sres. Zulueta y Rahola en la que aquél ha puesto á contribución su excepcional competencia para estrechar las relaciones comerciales con la América española y su compañero de expedición sus entusiasmos y sus grandes energías de trabajador infatigable.

Ambos son, con el iniciador Sr. Puigdollers, merecedores del agradecimiento y del aplauso de todos los buenos españoles.

En casa de Lhardy, y por invitación del Sr. Puigdollers, se reunieron anoche, además del anfitrión, los Sres. Zulueta y Rahola, y los Sres. Viada, Casas, Abarea y Lacal, de la redacción del *Mercurio*. Sonó también en torno de la espléndida mesa los señores marqués de Casa-Laiglesia, Romeo, Ramfrez Tomé, Moreno y Gil de Borja (D. Alejandro), Castañ, Perajo, Catena, Gómez Baquero, Donoso Cortés, López (D. Daniel), Trujillo, Pinal, Canals (D. Salvador), Argenta, Ortega Munilla y otros.

El banquete fué por todo extremo, espléndido con la particularidad de que sólo se sirvieron en él vinos españoles de las más exquisitas marcas, y de que la lista estaba redactada en castellano.

El Sr. Puigdollers, en breves y muy discretas frases, dió gracias á los que habían asistido á la fiesta, explicando el motivo y el éxito del viaje de los Sres. Zulueta y Rahola.

El Sr. Zulueta, con la elocuencia que caracteriza al distinguido diputado, habló en tono familiar, recordando incidentes del viaje, en frase amena y pintoresca. Dió gracias á la prensa de Madrid por la atención que á él y al Sr. Rahola se les dispensaba, y solicitó que se dirigiera un saludo á la prensa de la Argentina y del Uruguay. El señor marqués de Casa-Laiglesia pronunció un ingeniosísimo discurso, en el que se mezclaron las frases que provienen de la risa y las que despiertan los más nobles y patrióticos entusiasmos.

El Sr. Ortega Munilla saludó al feliz iniciador del viaje y á los ilustres viajeros, solicitando que el Sr. Zulueta basase la forma más rápida para que el saludo de los comensales llegase pronto á los periodistas de las repúblicas Argentina y del Uruguay.

El Sr. Rahola correspondió á las excitaciones que se le dirigían con palabras reveladoras de su gran talento.

El Sr. Pinal, sin olvidarse de su condición de escritor militar, después de dedicar los debidos elogios á los embajadores comerciales de España en América, envió un saludo á los ejércitos en las Repúblicas Argentina y Uruguay.

Cumpliendo los deseos anteriormente expuestos se dirigió un telegrama á la Prensa de la Plata, redactado en los siguientes términos: Reunidos fraternal banquete directores representantes todos Prensa Madrid, saludan entusiastamente Prensa Plata, agradeciendo agasajos tributados comisión comercial española.

### RUSIA Y JAPÓN

(POR TELEGRAMA)

Desórdenes y atropellos en Seul. Nueva York 25.

Según informes de Seul algunos soldados y un agente de policía coreanos, difrazados, saquearon algunas habitaciones de los indígenas ricos en Playengiyang. Los extranjeros muestran gran inquietud.

Fórmula satisfactoria. París 25.

El *Diario de los Debates* dice que en el mundo político hay el convencimiento de que Rusia, en su respuesta al Japón, encontrará fórmula de satisfacción.

Movimiento de tropas rusas. Londres 25.

*The Daily Mail*, publica hoy un telegrama de San Petersburgo anunciando que la primera reserva del Ejército ruso ha recibido la orden de estar preparada para marchar.

El mismo periódico inserta otro despacho de Ojessa diciendo que se han adoptado las disposiciones para reconcentrar 83.000 reservistas.

Por último, á *The Times* le telegrafía su correspondiente en Moscú confirmando el llamamiento de la primera reserva.

Estas noticias son muy comentadas en los círculos diplomáticos por contradecir las impresiones optimistas que dominaban acerca de la actitud de Rusia en el conflicto con el Japón. París.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA PARRA)

La guerra en Montevideo.

La insurrección se halla limitada actualmen- te a un solo departamento. Saravia fué derrotado el día 23 en el Paso de la Cruz. Grupos de insurrectos, incluso algunos jefes, pasan la frontera del Brasil, donde son desar- mados. Los gubernamentales persiguen a los fugiti- vos.

Explosión.

En las minas de carbón de Harwick ha cou- rrido una explosión seguida de un hundimien- to en que quedaron sepultados 127 obreros. Créese que muchos habrán perdido la vida.

Los vinos españoles en Francia.

Las importaciones de vinos españoles en Francia durante el año 1903 se han elevado á 514.175 hectólitros; en el de 1902 fueron de 342.291 y en el de 1901 de 640.162.

Suicidio.

Ha circulado el rumor de haberse suicidado en Johannesburgo un conocido y acaudalado banquero.

Sangriento combate.

Un despacho de Santo Domingo da cuenta de haberse librado un sangriento combate en los Llanos, entre las tropas del Gobierno y los in- surrectos.

Añade que el Ministro de la Guerra domina- ciona, que fué herido en el campo de batalla, ha fallecido.

Importantes acuerdos

The Daily News dice que según informes de eriges autorizado, en el último consejo cele- brado por el gabinete británico se tomaron dos importantes acuerdos: la disolución próxi- ma de la Cámara de los Comunes y la dimi- sión de dos ó tres ministros.

No era suicidio.

Telegramas de Johannesburgo aclaran el rumo- r relativo al suicidio en aquella ciudad de un célebre banquero. Dice que la persona aludida es el Sr. Freeman-Webb, que murió antesyer repentinamen- te, haciendo esto suponer que había atentado contra su vida. El Sr. Freemanwebb fué el que garantizó en 250.000 libras esterlinas el primer plazo del em- prestito de la guerra del Transvaal, cuya emi- sión quedó en suspenso.

LAS CORTES

SENADO

Sesión del día 26.

De principio la sesión á las tres y media, pre- sidida por el Sr. Azcárraga, con asistencia de quince Senadores.

En el banco azul los Sres. Allendesalazar, Ro- dríguez Sampedro y Sánchez Guerra.

Proyecto de ley.

Aprobada el acta de la sesión de ayer el Mi- nistro de la Gobernación sube á la tribuna y da lectura de los proyectos de ley de reforma de la ley electoral y protección á la infancia.

El Sr. Conde de Orgaz jura el cargo. El Sr. Maluquer presenta una exposición al Pomoato del Trabajo Nacional de Barcelona, pidiendo no sea ratificado el convenio adicio- nal que modifica el tratado de Comercio entre España y Noruega.

El Sr. Calvo Martín felicita al Ministro de la Gobernación por la presentación del proyecto de protección á la infancia y hace algunas con- sideraciones acerca de su cumplimiento.

El Ministro de Estado asegura que el proyec- to será cumplido tan pronto como las Cámaras lo aprueben.

Rectifica el Sr. Calvo Martín. El Sr. Fernández-Caro felicita también al Go- bierno por su proyecto de protección á la in- fancia.

El Sr. Bushell dice que teniendo conocimiento de que el Ministro de Hacienda va á pre- sentar á las Cámaras un proyecto de ley sobre es- tabilidad de los empleados, y hallándose en el Senado pendiente de discusión una proposición suya sobre el mismo asunto, retrae ésta y ex- presa su deseo de que dicho proyecto sea apro- bado.

El Ministro de Estado declara que el da Ha- cienda leerá uno de estos días el proyecto á que se ha referido el Sr. Bushell.

ORDEN DEL DIA

Apruébase definitivamente la concesión del ferrocarril de Villarreal al Grao de Burriana. Reanuda la discusión del convenio adicio- nal con Noruega, interviniendo en ella los se- ñores Bushell, conde de Peñalver, Romero, mi- nistro de Estado y Sanz y Escartín.

CONGRESO

Sesión del día 26.

Preside el Sr. Romero. Mucha animación en los debates. En el banco azul el Sr. Osma. El Sr. Osma lee el proyecto sobre rebaja de los impuestos de transporte y revisión de tarifi- tas de exportación; disminución del impuesto de alcoholes.

(Entran los Sres. Maura, Toca, Linares y Do- mínguez Pascual.) El Sr. Soriano dirige una pregunta al mi- nistro de Hacienda, sobre la construcción de una fábrica de tabacos en Valencia.

Dice después que va á dirigir un ruego al mi- nistro de Gracia y Justicia en nombre de los legados de Valencia.

Añade que así como se trata de levantar un templo á la tradición y á la destitución, se deja de construir un palacio de Justicia en Valencia, tan necesario allí, donde la justicia está en ruinas.

Le contesta el Sr. Osma á su primera pre- gunta. El Sr. Toca contesta que no tenía necesidad de emplear la palabra inglesa para pedir para Valencia la construcción de una Audiencia.

El Sr. Romanones, anuncia su interposición acerca del nombramiento de Nozalada, que el Sr. Maura acepta.

Necesito en primer término saber—dice— por qué los gobiernos anteriores al del Sr. Man- ra no hicieron este nombramiento.

Yo sé que esta designación ha sido discutida por todos los Gobiernos, negándose todos los presidentes de Consejo á firmar tal nombra- miento, por no concurrir en el padre Nozalada las circunstancias necesarias para ocupar este cargo. ¿Qué es lo que ha pasado? Hay otros obis- pos con circunstancias para ocupar, tales como el obispo de la Habana y el de Santiago, que ha muerto recluido en un Convento, que es donde debían estar los frailes. (May bien, en to- da la Cámara.)

El P. Nozalada—añade—una vez arriada la bandera española en Manila, permaneció allí dos años para gestionar asuntos de interés para las órdenes religiosas, y luego no vino á Es- paña, sino que fué á Roma á recibir órdenes del Papa, como si el Sumo pontífice fuera el jefe supremo de esta desgraciada nación. (Rumores. Muy bien.)

Hay que averiguar si aquellos bienes que quedase á defender el P. Nozalada eran de Es- paña ó pertenecían á las órdenes religiosas. Son cosas que permanecen en las tenebras. ¿Podría el Gobierno ignorar lo que repre- sentaba el P. Nozalada? El P. Nozalada representa la síntesis de todos los frailes. (Aplausos en li- berales, demócratas y republicanos.)

Se explica que se perdiera Cuba porque su historia lo venía indicando, pero no se explica que se perdiera Filipinas.

Se atribuye todo esto por vosotros—les dice á la mayoría—á manejos de la masonería, pero ¿dónde están los masones en este hermoso es- tallido del sentimiento nacional? Yo no soy mason ni he tenido tratos con ellos y soy el más ardiente enemigo de este nombramiento.

No sólo los republicanos, los liberales que somos tan monárquicos ó más que vosotros, protestamos unidos contra esta torpeza del Go- bierno, que es un ataque á la patria, de conse- cuencias fatales para ella misma.

La protesta no es de una secta ni de un parti- do, sino de España entera. ¿Qué va á hacer el Gobierno? ¿Qué va á con- testar á la protesta del episcopado?

Si lo hace de acuerdo con ellos dará una tremenda bofetada á todos los liberales. Nadie había ofendido al episcopado para que de una manera tan poco apropiada para ellos, hayan protestado de lo que en nada les afecta.

A los frailes—dice—no se les debe otorgar ningún nombramiento de esta índole. Nosotros los diputados no podemos convertirnos en acusadores; pero sí tenemos el deber de recoger los estados de la opinión. Yo hablo en nombre de ella.

El nombramiento del P. Nozalada ha causa- do una honda perturbación, porque los actos y la vida de este fraile es discutible. Yo recuerdo cuando S. S. Sr. Maura se des- posesó con el Sr. Silveira, que se levantó á hablar contra el Gobierno que entonces estaba en el poder, para lanzar contra él acusaciones que había recogido de la calle, pero no de la opinión nacional, que es la que yo represento ahora.

Termina diciendo que Maura perderá este pleito, pero con costas. (Muy bien, muy bien.) El Sr. Maura empieza diciendo que si se arren- diera del nombramiento, la luz que baña su cara le llenaría de sorojo.

El nombramiento lo hizo sin recomendación de nadie, espontáneamente: no hubo más que una breve conversación entre el Sr. Toca y yo. (Rumores.)

El Gobierno tiene que defender la justicia, aunque le cueste la vida. (Aplausos en una parte de la mayoría.) Yo no sé si es justo ó injusto aquello de que se le acusa, pero yo no lo abandono, esto hizo Pilatos.

Enseñara las virtudes de Nozalada, diciendo que reveló en Filipinas su patriótico (Grandes protestas) (Los Villaverdejas se muestran como estupefactos.)

Dice que el padre Nozalada fué el estado del Gobierno español en Filipinas para la defen- sa de sus intereses, para las gestiones de libere- tir á los muchos prisioneros que sufrieron aquel cautiverio.

Hecha tales elogios del padre Nozalada que ahora resulta un gran patriota, un héroe y hasta un mártir de sus deberes espirituales.

Con gran arrogancia dice que Nozalada vino á España de Ilumina. (Protestas generales. Grandes voces en las tribunas.)

Yo no he de discutir si la conducta de los frailes durante tres siglos en Filipinas ha sido buena ó no para España. En este punto, tengo mis convicciones. Pero por si ha sido mala. ¿Va á culparse al P. Nozalada de todo lo que haya ocurrido?

El Sr. Soriano, á grandes voces: ¡Luzes! (Pro- testas de la mayoría.) Alardea de ir contra la opinión que insiste en que es distinto del público, y dice que lo mismo le da permanecer en el Gobierno quin- quientos que semanas.

Dice que cada le importaría que tomara posesión Nozalada entre bayonetas. (Fuertes ru- mores.)

Se lee una proposición incidental firmada por Romanones, Puigcerver, Rodríguez, etcé- tera, pidiendo que declare la Cámara haber visto con disgusto el nombramiento del P. Nozalada.

La deliende el Conde de Romanones. El Sr. Maura ha venido á querer establecer gobiernos valientes y cobardes. ¿Es que S. S. ha venido á dirigir el gobierno de valientes? Dice que está vacante la Sede de Vitoria, por falleci- miento del Obispo que la ocupaba. Piensa S. S. nombrar para ella al Obispo dimisionario de la Habana?

El Sr. Maura se deliberará. (Rumores.) Porque si no le nombra es que le considera indigno.

Pasa tan excedente es éste como el Padre Nozalada. Lee párrafos del discurso de Maura de 5 de Noviembre de 1902.

Y termina diciendo que él, lo mismo que Maura entonces, cree que se deben recoger las protestas de la opinión, y que ésta rehusa al P. Nozalada.

Rectifica el Sr. Maura y dice que él es contra- rio á que se gobierne ó se deje de gobernar por exigencias del público de callejuelo.

Rectifica brevemente el Conde de Romanones y dice según el Sr. Maura, la opinión es el solo.

La votación nominal, pedida por las oposi- ciones, es desahogada por 128 votos contra 69. Queda el Sr. Soriano en el uso de la palabra para mañana.

Jura el cargo de diputado al Conde de Cam- pello.

Centro del Ejército y de la Armada. ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES. Nuestro particular amigo el Capitán de na- vio Sr. Concas dió hoy su sexta conferencia en el Centro del Ejército y Armada, versando el tema sobre los submarinos.

En el intermedio hizo un estudio científico de todas las condiciones que debían tener aquellos buques, estudio notabilí- simo por el método y claridad con que expu- so la tesis al alcance de todos.

Entre los submarinos descritos lo fué el Tei- no, de Monturiol, y en vista de la extensión del tema suspendió la conferencia para el próximo viernes 29, á las 5 y 3/4, que continuará, em- peñando por el submarino Peral hasta los de nues- tros días.

La numerosa concurrencia que llenaba el sa- lón, recompensó los trabajos del orador con una salva de nutridos aplausos.

En vista del interés del asunto que resultará un verdadero libro de texto,haremos mañana una hoja extraordinaria, á la que seguirá otra en nuestro número del próximo sábado, des- pués de la otra sesión.

Felicitemos calorosamente á nuestro amigo, pues de tal modo ha sabido interesar á su audito- rio, que esta conferencia que los proponía condensa en una sola sesión, á ruego de varios señores generales, jefes y oficiales del Ejército la ha dado en toda su extensión, siendo necesari- o para ello continuarla el día 23, como dejamos dicho.

Sobre Principios generales de la organización militar, explicó ayer, lunes 25 del actual, el Teniente Coronel de Estado Mayor D. Pio Suárez Inclán, que dedicó su lección al estudio deteni- do y concienzudo de la forma en que debe ha- cerse la recluta para que vayan á las filas indi- viduos capaces de ser buenos soldados.

El miércoles, 27 del actual, de 5 y 3/4 á 6 y 3/4 de la tarde el Comandante de Ingenieros D. Juan Montero explicará sobre La electricidad en el Ejército.

EL SUCESO DE PRICE

El estado de la simpática artista miss Mina Alix, ha mejorado notablemente ha- ciendo concebir á los doctores que la asis- ten grandes esperanzas.

El día de ayer lo pasó con relativa tran- quilidad, recibiendo algunas visitas, entre ellas las del administrador Sr. Espejo y unas señoras que le acompañaban.

También visitó á la herida el príncipe de Baviera. Desde las cuatro de la tarde, hora en que termina el permiso para visitar á los en- fermeros del hospital de la Princesa, nadie más volvió á ver á la herida.

Constantemente se la aplican compresas de hielo en la cabeza, y toma pequeñas cantidades de leche.

Por la tarde la temperatura de Mina era de 38 grados y dos décimas. En las primeras horas de la noche se in- ició algo más la mejoría, y la herida durmió varios momentos.

A las once de la noche la temperatura era de 33 grados y dos décimas y las pulsa- ciones 92. Tal estado aumenta las probabilidades de llegar á una curación completa, no des- apareciendo por esto el temor de alguna complicación cerebral dentro de los siete primeros días, lo cual podría producir la muerte ó la necesidad de operar á la infeliz joven, haciéndola la trapanación.

Anoche se dijo que se la había practica- do esta operación, pero en el hospital se ha negado.

Mina Alix es cuidada con gran interés y celo por el médico de guardia del benéfico establecimiento D. Eusebio Alvaro y por los alumnos internos, que no se separan un momento de su lecho.

LA HUELGA DE LOS OBREROS DEL MAR

Palma 26 (recibido el 26).

Continúa lo mismo la huelga marítima. A consecuencia de los anuncios fijados en las esquinas de las calles ofreciendo colocación á los obreros aptos para las faenas de mar, la Compañía naviera recibe á diario numerosas solicitudes.

Varios vapores tienen completa su tri- pulación compuesta de «esquirols.» El servicio de vapores correos es bastante irregular, pues sólo conduce la co- rrespondencia pública.

La situación de esta isla es igual que si estuviese bloqueada. Recibo noticias de que los tripulantes de los vapores de la matrícula del puerto de Soller se han declarado también en huelga.

Los perjuicios para el comercio son con- siderables. Los huelguistas protestan enérgicamente de que sus plazas las ocupen los «esqui- rois», á quienes califican de traidores.— Fabra.

Movimiento del personal

Cuerpo general.

Destinos.—Ayudante del distrito marítimo de San Fellá de Gulfois, el Teniente de navío D. Luis Orús, vocal de la Junta Central de trans- portes militares, al Capitán de fragata D. Pedro Sánchez de Toca; Comandante de la provincia Marítima de Ferrol, al Capitán de fragata don Ramón Serna.

Cuerpo de Sanidad.

Excédentes.—Halláanse en esta situación, los Mé- dicos Mayores D. Mariano Cuadrado y Sáez.—D. Joaquín Olivares y Borquella.—D. Antonio Jiménez y Garcia.—D. Benito Francia y Ponce de León.—D. Antonio Trolles y Burgos.—Don Francisco Corona y Méndez.—D. Eugenio Fernán- dez y Manóndez Valdés.—D. Federico de la Peña y Guillán.—D. Francisco Martí y Turó.—D. Enrique Navarro Ortiz.—D. Francisco Garcia Diaz.—D. Pedro Cabello Franco.—D. Anto- nio Siliago y Gallo.—D. Enrique Calvo Fortich.

Contramaestres.

Excédentes: Primeros Contramaestre.—D. Ma- nuel López Rodríguez.—D. Antonio Rodríguez Ponce. Idem segundos.—Nicolás Torrente Otero.— José Calvo Rodríguez.—Salvador Veiga Siso.— José Perceiro Couce.—Florento Sánchez Har- mida.—Marcelino Leira Aneiros.

Idem terceros.—Manuel Mañóns López.—Lan- reano Lago Castelleiro.—Roque Pérez Villar.—Amador Bravo Miguez.—Luciano Miguez Gon- zález.—Antonio López Vázquez.—Jacobo Por- to Martul.—Erasmo Fernández Oviñana.—Juan Rico Montero.—Manuel Villar Bahamonde.—Francisco Muñoz Patriño.—Manuel Leira Fol- gar.—Antonio Rivas González.—Manuel Mañóns Faruández.—Nicolás Pinheiro Barros.—Manuel

Ray Medina.—Andrés Nieto Cordal.—Juan Gar- cia Miguez.—Antonio Mera Rivas.—Antonio Cerviño Arosa.—Nicanor Becario Vargas.

Porteros y mozos.

Excédentes.—Portero primero D. José Igle- sias Font. Idem segundo D. Diego González Ontanaya. Porteros quitados D. Isidoro Almazán Blas.—D. Victoriano Rodríguez Rodríguez.—D. Modesto Alonso Ramos.—D. Valentín Izquierdo Ruiz.—D. Roque Tojador Viciari.—D. Andrés Garcia Ruvelata.—D. Pablo Marcos Butragueñó.

INFORMACIÓN POLÍTICA

Depósitos francos.

La Comisión del proyecto de ley de de- pósitos francos, ha presentado al Congreso su dictamen, en el cual se hacen ligeras modificaciones al proyecto. La más impor- tante se determina en el siguiente artículo: «Art. 5.º Quedan también excluidos de la facultad de ser introducidos y almace- nados en los depósitos francos los cereales y sus harinas. En la denominación genérica de «cereales» no se comprenden, para los efectos de este artículo, el arroz ni sus harinas.»

Comisión de acias.

La del Senado ha dado dictamen propo- niendo la aprobación de las elecciones ver- ficadas en las provincias de Lérida y Zamo- ra y en la Real Academia de Medicina, per donde han resultado elegidos, respec- tivamente, D. Juan Maluquer y Viadot, el conde de Torrepauán y D. Marcial Ta- borda.

Comisión zaragozana.

Ha llegado á Madrid una comisión de re- presentativos aragoneses con objeto de ges- tionar del Gobierno la resolución de varios asuntos de interés. D. Antonio Royo, D. Alfredo Ojeda, don Juan Jimeno Rodrigo, D. Emilio Naval, D. Florencio Jardial y D. Pascual Comyn, visitarán á elevados personajes políticos con objeto de que se rasuelen el expediente de tal tinal de Comfrens, y de obtener el apoyo oficial para la conmemoración del primer centenario de los sitios de Zara- goza.

Los obreros del mar.

Las gestiones practicadas por la comi- sión de huelguistas que vino de Alicante no han dado hasta ahora resultado nin- guno. La huelga continúa sin resolver y parece que el Gobierno, teniendo en cuenta los cuantiosos perjuicios que ocasiona al co- mercio estudia el medio de intervenir para solucionar el conflicto.

El proyecto de Armada

La desfavorable impresión que la lectu- ra de este proyecto produjo ayer, se ha acrecentado hoy después de haber sido aquí estudiado con la detención que re- quieren los importantes puntos que com- prende. Entre el personal de la Armada la impre- sión que domina es también desfavorable para la obra del Ministro de Marina.

Lo que dice el Sr. Ferrándiz.

El Ministro de Marina no niega que el presupuesto que ayer presentó al Con- greso está en contradicción con cuanto ha venido pidiendo hasta hace muy pocos me- ses en lo concerniente á la reconstitución del poder naval. Esto—dice—obedece á que antes no sabía yo las condiciones con- tinentes en que se encuentra el país, en el que el Gobierno he podido dar cuenta de que al contribuyente no puede exigírsele grandes sacrificios, y por esta causa en el proyecto me he limitado á consignar lo que considero más indispensable con la ha- bilización de los arsenales y puertos mili- tares, sin cuya existencia sería una locura constituir una escuadra de combate.

Finalmente, el ministro de Marina cree que en los presentes momentos sólo hay tres caminos que seguir para resolver el problema naval: mantener el statu quo con todos los peligros que esto entraña para la independencia nacional, emprender la reor- ganización de la Marina en grande, ó sea destinado á dicho fin 200 ó 300 millones de pesetas, empresa ésta que considera de difícil ó imposible realización por el esta- do de la Hacienda nacional y aceptar su proyecto de ley.

Esta última solución es la que considera el Sr. Ferrándiz más realizable y conve- niente para los intereses del país, y por esto lo ha propuesto al Parlamento.

Realizo esto que yo considero que puede realizarse ahora, pero—continúa el señor Ferrándiz—si alguien considera posible conseguir del país doscientos ó trescientos millones para hacer una gran Escuadra, yo me apresuraría á cederle el puesto que ocupo para que desarrollara él sus pro- yectos.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA PARRA)

Los alemanes en Africa.

Berlin 26. Las noticias que se reciben de la Colonia alemana de Africa son poco favorables. Un despacho de Windhoek (Damarilandia) consigna que han fracasado las tentativas he- chas para libertar á Okamandya, con grandes pérdidas.

En Farmhofrout han sido asesinados cinco colonos en unión de sus mujeres é hijos. Grandes partidas de hereros marchan sobre Windhoek.

Jurios de la Prensa inglesa.

Paris 26. Los periódicos ingleses se expresan con ver- dadero pesimismo respecto al conflicto ruso ja- ponés, conocida la decisión de Japón de no aceptar mediación alguna de las potencias. The Daily Graphic dice haber perdido todo género de esperanzas.

En los círculos políticos de Alemania se han abandonado ya los optimismos de la semana úl- tima y las noticias de preparativos militares en Rusia y el Japón no son seguramente muy tranquilizadoras.

Ataques á un Ministro.

Paris 26. Los periódicos griegos atacan duramente al Ministro de Italia Sr. Silyestrilli (recientemente

te ascendido á la embajada de Madrid), por las afirmaciones hechas por el mismo en un docu- mento oficial.

Y Himerissia, Alhina, L. Hestia, Noss Atsy y Kairi, hacen constar que los diplomáticos fue- ron siempre agentes para estrechar las relacio- nes entre los pueblos y que esta regla no ha te- nido excepción alguna en Grecia, ni aún en los momentos más difíciles, hasta que el Sr. Sil- vestrilli, representante de una nación hermana y amiga se ha convertido en su destructor.

Noticias de la Argelia francesa.

Paris 26. En el Consejo de Ministros celebrado hoy en el Palacio del Eliseo, el presidente del Consejo ha dado lectura á un despacho del gobernador de Argel, contestando indicaciones muy tranquilizadoras respecto á la situación del Sud-oranés.

NOTICIAS

Por la subsecretaría del ministerio de Estado se anuncia la provisión por concurso de una plaza de intérprete de tercera clase, vacante en dicho centro y dotada con el sueldo anual de 4.000 pesetas.

Ayer falleció en Vitoria el obispo de aquella diócesis. Ha distribuido su fortuna, donando 150.000 pesetas á la Real Academia de Medicina y 124.000 á los pobres de la provincia y Asilos de la ciudad.

Ha hecho otros importantes legados y creó fundaciones en Oñate (Navarra), su pueblo natal.

En el escaparate de casa Amarré está expues- to el título de socio honorario que la Asociación general de Cazadores de España, regala á S. M. el Rey.

Es una verdadera obra de arte, hecha por el laureado pintor D. Gabriel Palencia.

Hasta la fecha, van recaudadas, en concepto de compra de localidades para el baile bené- fico que se celebrará en el Real, organizado por la condesa de San Luis, unas 4.000 pesetas. La Gran Peña ha contribuido con 4.000 pesetas y el Centro del Ejército y la Armada con 2.000 pesetas.

Esta noche, á las nueve, la Sociedad Espano- la de Higiene celebrará sesión pública en su local, Montora 22, bajo, continuando la discus- sión del tema «La vivienda higiénica», de que es ponente el Sr. Larra.

También seguirá el Sr. Pérez Noguera ex- poniendo su moción sobre la viruela y la vacuna- ción.

Tienen pedida la palabra los Sres. Larra, Montalvo, conde de Pinófol, Monmeneu y otros varios.

El Ayuntamiento ha citado para el próximo sábado á los representantes de las Sociedades obreras, á fin de que elijan los vocales que han de formar parte de la Comisión que ha de in- tervenir en la administración de los dos millo- nes de pesetas.

El alcalde ha excitado el celo de los tenien- tes de alcalde para que en el más breve plazo remitan á secretaría los expedientes termina- dos de las fincas enclavadas en sus distritos.

El primero que ha cumplimentado este ser- vicio ha sido el del distrito del Hospital, señor Pérez de Soto.

La subsecretaría del Ministro de Estado anu- cia la provisión, que ha de verificarse por opo- sición, de una plaza de intérprete de tercera clase, vacante en la Interpretación de Lengua de dicho ministerio y dotada con el sueldo anual de 4.000 pesetas.

Los que deseen tomar parte en dicho acto pueden presentar sus solicitudes en la subse- cretaría hasta el día 10 del próximo mes de Febrero.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE HOY

Table with columns: FONDOS PÚBLICOS, PRECIO, 4 por 100 perpetuo interior, 77 55, 77 44, etc.

Bolsin.

¿ LAS CUATRO Y MEDIA

Fin de mes, 77,22. Idem próximo 77,40. Barcelona, 00,00. Paris, 00,00.

CAMBIO SOBRE EL ESTRANJERO

Paris á la vista, (bonificación 60,00). Londres á la vista libras esterlinas 00,00. (TELEGRAMAS DE FABRA)

PARIS 26.—Apertura de la Bolsa de hoy: Exterior Español, 80,00. 3 por 100 Franco 97,20. LONDRES 26.—Exterior Español 00,00.

Espectáculos para mañana.

Rea.—A las 8 y 3/4.—Sansón y Dalila. Español.—A las 8 y 1/2.—La zagalá. Comedia.—A las 9.—El divorcio. Zarzuela.—A las 8 3/4.—La marcha de Cádiz Patria nueva.—El mozo crudo.—Venus-Salon. Price.—A las 4 y 1/2.—Rigletto. Apollo.—A las 8 y 1/2.—Los descomulgados. Las bravías.—El traje de luces.—La reina mora. Moderno.—A las 8 y 1/2.—Los neas.—La inclusera.—La Camarona.—Los chicos de la escuela.

Lara.—A las 8 y 3/4.—El Hotel Inglés.—Al natural.—Segundo acto de la misma.—Zaragata. Esniava.—A las 8 y 1/2.—[Lagarto lagarto] (Acto primero de El octavo no mentir.—Actos segundo y tercero de la misma.—La Condesa de X (dos actos).

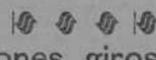
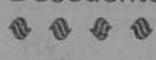
Roma.—A las 9.—Couples, bailes.—La bo- dega del diablo.—Foranria.—Reine Anita.

**VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED**  
**OFICINA EN LONDRES: 32, VICTORIA STREET, S. W.**  
 REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, S. MADRID

CONSTRUCTORES DE BUQUES DE TODAS CLASES, TANTO DE GUERRA COMO MERCANTILES, MÁQUINAS MARINAS, BLINDAJES, ARTILLERÍA DE TODOS CALIBRES PARA EL EJÉRCITO Y MARINA, CÁNONES DE TIRO RÁPIDO DE LOS SISTEMAS VICKERS, MAXIM, ETCÉTERA, AMETRALADORAS Y MUNICIONES

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑÍA

Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction Works at Barrow-in-Furness).  
 Fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works).  
 Fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford.  
 Fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Plasencia (Plasencia de Las Armas C.ª Ld. Plasencia-Guipuzcoa-España).  
 Fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham).  
 Fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholmo (Suecia).  
 Laboratorio de cartochería en Darford.  
 Fábricas en North Kent para proyectiles.  
 Polígonos de Eakmeals y Eynstord.

**BANCO DE VALENCIA**  
**CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS**  
**CUENTAS CORRIENTES**  
 Descuentos, préstamos   
 negociaciones, giros

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

**IBARRA Y COMPAÑIA**  
**SEVILLA**  
**LINEA REGULAR DE VAPORES**

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNA 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 Hoyos, Consignatario.

**Boletín Oficial**  
 BOLETIN OFICIAL



Este «Boletín», que se publica y reparte gratuitamente por la Comisión Ejecutiva de la Junta permanente de FOMENTO NAVAL, se sirve á todo el que lo solicite de la Secretaría de la Junta, en el Ministerio de Marina.

Publicará todo lo respectivo al SEGUNDO CONGRESO NAVAL que se celebrará en Madrid el 17 de Mayo de 1904, y cuyas sesiones inaugurará S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

**SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA**

**LINEA DE FILIPINAS.**—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 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 MÉJICO.**—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 Pacífico.

**LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MÉJICO.**—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 20, de Málaga el 23 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 Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Puerto Rico y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con trasbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Cardano Trinidad, Guayana y Guayana, con trasbordo en Curaçao.

**LINEA DE BUENOS AIRES.**—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 6 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, el 18 de Valencia, el 19 de Alicante y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

**LINEA DE FERNANDO POO.**—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30, y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Poo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

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

**CHOCOLATES FINOS**  
**CAFÉS AROMATICOS**  
**VENANCIO VAZQUEZ**  
 DESPACHO, CUATRO CALLES

Acosta del doctor BARRIAT de la Habana, para las canas. Se vende en la droguería de Ferrer y C.ª, de Barcelona.

**AVISO**

En las talleres del **DIARIO DE LA MARINA** se hacen toda clase de trabajos tipográficos con notable perfección, rapidez y economía.

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

**LA FORTUNA**  
 Chocolates selectos.—Cafés finos.  
 En botes de 100 y 200 gramos.  
 De venta en 78 establecimientos de esta corte y en 992 en provincias.  
 Fábrica y Oficinas: Caracas, 7. Madrid.

**Dr. Morales**  
 35 años especialista en sífilis, venéreo, esterilidad é impotencia. Carretas, 39, principal, Madrid.

**PRESILLAS tejidas**  
 para JEFES y OFICIALES de la ARMADA  
**FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA**  
 DE **Leandro Badía**  
 SUCESOR DE BUGHÉ Y BADA  
 Casa fundada en 1753. **BARCELONA**  
 ANCHA, 49. DE VENTA EN  
 MADRID CARTAGENA SAN FERNANDO  
 Justo Gómez. M. Escobar. S. Coop.ª Ejér.ª y Arm.ª

**AVISO IMPORTANTE.**—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales que recibirá y encaminará 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.

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.

**R. Borsig.**  
 Construcción de máquinas y fundición de hierro.  
 Casa fundada en 1851. **Berlin-Tegel** 8000 operarios.

**Calderas de vapor** de todos los sistemas y tamaños 30.000 construidas.

**Máquinas de vapor** horizontales y verticales de todos tamaños 8.500 construidas.

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

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

Representante: **Carlos Hinderer** Génova, 6.—MADRID

**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.  
 Machina de 100 toneladas.

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

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

FUNDICION DE PIEZAS HASTA 20 TONELADAS,  
 PRESUPUESTOS GRATIS

**ALTOS HORNOS DE VIZCAYA**  
 Sociedad Anónima.—BILBAO  
 Capital social: 32.750.000 pesetas

FÁBRICA DE HIERRO, Y HOJADELATA, EN BARACALDO Y SESTAO LINGOTE al cok de calidad superior para Bessemer y Martin-Stemens. HIERROS púdelados y homogéneos en todas las formas comerciales. ACEROS Bessemer, Siemens, Martin y Tropenas, en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones.

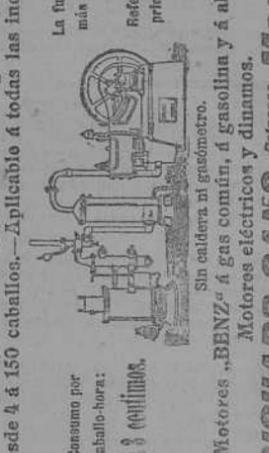
CARRILES VIGNOLE, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.  
 CARRILES PHOENIX ó BROCA para tranvías eléctricos.  
 VIGUERIA para toda clase de construcciones.  
 CHAPAS gruesas y finas.  
 CONSTRUCCIONES DE VIGAS armadas para puentes y edificios.  
 FUNDICION de columnas, calderas para explotación y otros usos y grandes piezas hasta de 20 toneladas.  
 FABRICACION especial de HOJADELATA.  
 CUBOS y BA. OS galvanizados.  
 LATERIA para fábrica de conservas.  
 ENVASES de hojadelata para diversas aplicaciones.  
 IMPRESION sobre hojadelata en todos colores.

DIRIGIR TODA LA CORRESPONDENCIA A  
**ALTOS HORNOS DE VIZCAYA BILBAO**

**RECARTE HIJO**  
**ALMACENISTA**  
 Ecbogaray, 8, y Carrera de San Jerónimo, 16 MADRID  
 Casa fundada en 1836.  
 PRECIO FIJO.—TELÉFONO 1.202.

CIENCIAS.—Instrumentos de precisión. Topografía, Geodesia, Óptica y Electricidad; de Matemáticas, Física y Química. Minería, Guerra, Marina, etc., etc. Eiectos y útiles para Delineación, Dibujo, Acuarela, Grabado y reproducciones de toda clase de trabajo en papeles al ferrocarril y sensibilizados, de las primeras marcas de Europa. Gran surtido en toda clase de objetos de escritorio y efectos de campaña. Especialidad en gemelos militares, según el último sistema de Alemania, con su Tolvanero y cinta, y según el adoptado por la Escuela Central de Tiro del Ejército español. Sondas para la exploración de terrenos y bombas para agotamientos. Escaleras y trajes completos para Buzos. Microscopios de todas clases, balanzas de precisión y corrientes, y todo cuanto se relaciona con los gabinetes de física, química y cuanto tiene relación con las ciencias exactas. Libros que tratan de estas materias. Planchas de zinc y cobre para fotogramas. Trabajos de litografía é imprenta de todas clases. Es la única casa que representa en España y sus colonias á la de J. W. Breithaupt & Sohn, de Alemania; á la de Salmiraghi, de Milán; en estuche y objetos de matemáticas, á la de Gysi, de Suiza. En papeles para dibujo, á la de Schloicher & Schall, y en papeles heliográficos, á la de Kahn, ambas de Alemania.

**Nuevo Motor "Benz" á gas pobre**  
 desde 4 á 150 caballos.—Aplicable á todas las industrias.



La fuerza motriz más económica.  
 Referencias de primer orden.  
 Sin caldera ni gasómetro.  
 Motores "BENZ" á gas común, á gasolina y á alcohol.  
 Motores eléctricos y dinamos.  
**RICHARD GANS, Patentes, Madrid.**

**ELECTRICIDAD**  
**Fonógrafos y GRAMOFONOS**  
**UREÑA**  
 Barquillo, 14 y Saucedo, 1. Madrid

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

No comprar sin pedir precios á **UREÑA**  
 SE HAGEN INSTALACIONES  
 Barquillo, 14, y Saucedo, 1.—MADRID

**TÓ NICO GENITALES DEL DR. MORALES**  
 Células pílulas para la segura curación de la debilidad, esterilidad, impotencia y esterilidad.  
 Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y sea el asombro de los enfermos que las usan. Venta en las principales boticas á 30 reales caja, y por correo.  
**Doctor MORALES, especialista. Carretas, 39.—MADRID**

Influencia del poder naval en la Historia  
 POR **A. T. MAHAN**  
 Traducción de los tenientes de navío **D. JUAN CERVERA Y JÁCOME** y **D. GERARDO SOBRINI**  
 Obra declarada de texto para las conferencias y lecturas de los Guardias Marinas, según el Reglamento actualmente vigente.  
 Forma un volumen en 4.º de 720 páginas.  
**PRECIO: 12.50 PESETAS**

# Diario de la Marina

## SUPLEMENTO EXTRAORDINARIO

Sexta conferencia dada en el Centro del Ejército y de la Armada, el martes, 26 del actual, por el Capitán de Navío

D. Victor Maria Concas.

### SUBMARINOS

Señores:

Para nada de cuanto se refiere a Marina, se requiere mejor criterio y más abstracción personal, que para juzgar y discurrir sobre los submarinos; pues cuanto en lo humano puede ser causa de error, contribuye a extraviar el propio juicio, siendo vana empresa el querer sustraer a las influencias del medio en que se vive.

En efecto: los submarinos han venido siempre acompañados de una gran cantidad de fantasía, ejerciendo esta decisiva influencia sobre las multitudes; las cuales haciendo presión irresistible sobre los elementos oficiales, han llegado a obligar a éstos más de una vez a ordenar lo que creían completamente erróneo, y de ello ningún ejemplo más manifiesto, que uno bien reciente, como es: el que al mismo tiempo que el Gobierno americano declaraba oficialmente fracasado al submarino Holland por no haberse demostrado que era utilizable, la opinión pública en Inglaterra, movida por la prensa, obligaba al Almirantazgo a emprender la construcción de algunos de ellos.

Después de una etapa de fantasía y esperanzas, casi todos los submarinos han tenido una época de escándalo en su respectivo país, más ó menos sostenido por los mismos interesados valiéndose de la publicidad y de los Parlamentos, hasta que por último, se ha llegado al fin de toda excitación, desapareciendo los submarinos de la escena como por encanto. El modo como han desaparecido es notabilísimo por la semejanza, ha sido tragándose a los unos la mar y a otros como si se los hubiera tragado la tierra: lo primero no necesita explicación, como no sea para rezar un padre nuestro por el personal que los tripulaba; pero en cambio, lo segundo la necesita bien extensa para llegar a la verdad, pues en general son los mismos interesados los que procuran quitarse de en medio, haciendo el papel de víctimas; y cuando algún entusiasta los saca a la luz, contra su voluntad, mueven la cabeza con beatífica resignación, para sostener el papel que en la comedia humana les asignaron las circunstancias.

Efecto de todo esto es que casi sea imposible llegar a conocer la verdad, lo mismo de cómo han empezado, que de cómo hayan terminado; ni aun en la época moderna en que habiendo tomado cartas en el asunto la industria particular, ha sacado de ellos privilegio de invención. En efecto: por la ley de patentes, sólo son reservadas aquellas, cuando los gobiernos las declaran oficiales para su seguridad, y como las compañías explotadoras lo que quieren precisamente es venderlas, las patentes modernas son todas públicas; así que, por lo menos de los submarinos modernos hay bastante conocimiento; pero debe no olvidarse que la patente es el programa, la esperanza y el proyecto a realizar; y que en este terreno hay tanta distancia del dicho al hecho, que casi ningún submarino ha sido construido ateniéndose á los primitivos términos en que fué planteado.

Todo esto ha motivado que, aunque por deber estuviera yo al tanto de la agitación del día respecto á submarinos; al contrario de lo ocurrido en otras sesiones en que los asuntos tratados eran completamente familiares para mí, tuve que preparar con gran trabajo todos los datos para ésta cuando á mediados de 1903, apareció la notabilísima obra de Burgoyne, sobre submarinos, en la que el autor, que es uno de tantos inventores, presenta sin embargo, el mejor cuerpo de doctrina que existe hasta hoy, y ó éste seguirá principalmente, con las correcciones que me sugieran mis propios conocimientos.

Motiva esta medida y explicación del prudente análisis, necesaria para navegar en este mar de cosas dudosas, una circunstancia especial, como lo es que, por incidentes del servicio, el que tiene la honra de dirigirlas la palabra tiene noticias completamente fidedignas del submarino Nordenföhl y algunas del Monturiol, y cono-

cimiento profundo de la construcción, pruebas y del menor incidente ocurrido al submarino Peral.

Respecto al primero, Burgoyne lo trata con manifiesta hostilidad é inexactitud tal, que algunas veces más parece una competencia mercantil que una disquisición científica; y respecto al Peral, después de recopilar bastantes datos oficiales y algunos de carácter íntimo, que no se comprende cómo han llegado á noticia del autor, y todos exactos, mezcla otras noticias completamente erróneas, terminando con unas conclusiones que son una sarta de desatinos.

Ante esto, se ofrece la siguiente regla de tres: si esto que yo conozco profundamente y de conocimiento propio, y á pesar de ser exacta la mayor parte de las noticias, y aparentemente bien discurrido, se llega á tal conclusión; ¿qué garantía tienen las demás informaciones? Esta es una pregunta que no tiene contestación, y la hago sólo para manifestar que el interés individual de los inventores, su falta de base científica y otras circunstancias que iremos desarrollando, han ocultado y falseado la verdad de tal manera, que yo soy el primero en decirlo que acabado este discurso estoy dispuesto á aceptar la inexactitud de un buen número de cosas que dan por exactas los que se tienen por mejor informados.

Los submarinos no son cosa moderna, como vulgarmente se cree, sino de una remota antigüedad, siempre destinados á achaques de guerra; y cuando en la época moderna se ha hablado de aplicarlos á la pesca de perlas y corales y salvamento de tesoros sumergidos, ha sido después del fracaso militar; casi siempre en busca de dinero y con un olorillo marcado á Dulcamara que el buen Sancho Panza, representado por el público, ha solido jalar contra todo el buen sentido práctico y científico profesional.

En la época antigua los inventores de submarinos fueron exclusivamente soñadores; y así, entre ellos, veréis un zapatero y un soldado de caballería, como uno de los más perseverantes, sin que ninguno se diera cuenta del gran problema de la estabilidad longitudinal, atribuyendo gran importancia á la respiración y otras minucias que no tienen ninguna.

A principios del siglo XIX sin más base científica que antes, los inventores aprovecharon los primeros elementos de la industria naciente, y á su final fué cuando todos hemos visto, que interviniendo el cálculo, se lanzaron las naciones con frenesí á construirlos tal, que al mismo tiempo se estaban ensayando submarinos en Inglaterra, Suecia, Rusia, Francia, Italia y Turquía, y nosotros construimos el Peral; sólo que, con nuestra ingénila ignorancia marítima, nos creímos haber hallado la piedra filosofal, y poco menos que corria peligro de la vida el que dijera que al mismo tiempo que el nuestro se construían 41 más y que se trataba de un movimiento científico universal, por el resultado que se esperaba de las hélices horizontales que Nordenföhl había ensayado con tanto éxito.

Fracasaron todos los submarinos del mundo, como fracasó el nuestro, no por celos ni zarándajas, sino porque lo que el cálculo había dado por exacto en el papel resultó erróneo en la práctica, pasándose después algunos años, sin que volviera á hablarse más de ellos en la mayor parte de las naciones.

Únicamente los franceses siguieron haciendo experiencias, y cuando todo el mundo creía que no habían dado resultado, aparecen haciendo submarinos y más submarinos, y una nueva clase de buques que pueden navegar sobre el agua y por debajo de ella, designados con el nombre de sumergibles; y todo ello sin que haya aparecido ningún principio científico que resuelva ninguno de los problemas pendientes.

Las naciones todas, ó mejor dicho, los hombres de ciencia y profesionales de todas ellas, recibieron esto con la más so-

berana indiferencia, dejando con razón que los franceses hicieran lo que les diera la gana, no habiendo habido movimiento espontáneo más que en dos compañías mercantiles; en los Estados Unidos para explotar la patente de los submarinos Lake y Holland, declarado éste oficialmente inútil; y recibiendo la compañía una indemnización de 170.000 dollars, que es casi una limosna para lo que se pagan estas cosas. Sin embargo, esta Compañía, gastando un capital en telegramas y en artículos de prensa, consiguió mover la opinión pública en Inglaterra, donde tan poderosa es, y el Almirantazgo se ha visto forzado á hacer construir cinco submarinos de esa clase, declarados fracasados en el país de su invención; así como también en algunos otros países se está haciendo algún ensayo en busca de lo desconocido, pero sin norte alguno científico que guíe las experiencias.

La situación se puede condensar en estas palabras: nadie cree que los franceses hayan resuelto el problema de la navegación submarina; pero la Marina francesa es una Marina seria, que cuenta con Almirantes é ingenieros eminentes, y cuando siguen haciendo submarinos en gran cantidad, parece significar que por lo menos han llegado á resultados aceptables. Este es el pro; ahora en contra está que siguen construyendo grandes acorazados, que no toman en ellos ninguna precaución contra los submarinos, que ni siquiera imitan á los ingleses que tienen ya organizado el modo práctico de combatirlos para el caso que existan algún día, lo que parece indicar que no les inspiran gran confianza; y entre estos pros y contras se pierde la opinión, sin que haya medio de decir ésta ó aquella es la verdad.

Este es el desarrollo que ha tenido la navegación submarina, y su estado actual que necesitábamos conocer antes de entrar en la letanía que os preparo.

Respecto á esto, reclamo vuestro testimonio, para hacer constar que no os he molestado nunca con la historia tomada desde los tiempos de Adán, como sucede con frecuencia al hablar de los torpedos, las máquinas y las corazas; pero en esta ocasión me tengo que apartar de tan buena costumbre, aunque os haré gracia de algunos siglos no emprendiendo la historia más que desde 332 años antes de J. C., lo que es preciso en un país en que se cree de buena fe que no ha habido más submarinos en el mundo que los de Monturiol y de Peral.

Después de la relación de los soñadores, discurriré sobre los verdaderos problemas que presenta la navegación submarina, pues si lo hago antes no os parecerán soñadores sino locos. Seguiré luego con los submarinos en que más ó menos ha intervenido la ciencia, hasta llegar al día de hoy, viaje un poco largo para una sola sesión.

Empecemos la letanía.

El primero que en la historia habla de submarinos es Aristóteles, que dice que el año 332 antes de J. C., Alejandro el Grande usó una campana de bucear en el sitio de Tiro.

En 1150, un historiador árabe, llamado Bohaddin, dice que un buzo entró en Toleda por medio de un aparato submarino, estando aquélla sitiada.

En 1538, se probó un aparato en Toledo, ante el Emperador Carlos V.

En 1589, un inglés, Bourne, inventó un submarino, que aumentaba y disminuía de volumen por medio de unos tornillos movidos á mano, como se ha hecho bajo el mismo principio dos siglos después; y en 1605, Pegelius inventó otro submarino, del que no hay detalles.

En 1629, el holandés Cornelius Van Drebbel, construyó el primer submarino, ya más parecido á los actuales, al que siguieron dos más, y cuyo secreto principal era un líquido que purificaba el aire corrompido, para hacerlo otra vez respirable. El submarino se movía con remos.

En 1635, dos frailes de los Orden de los

Mínimos, los PP. Mersenne y Fournier, presentaron un proyecto de submarino, que no se construyó; pero que es un punto de partida notabilísimo en la historia, pues fueron los primeros que propusieron que se hiciera un casco metálico, en lugar de madera como hasta entonces y mucho después; que la forma del casco fuera piciforme, y que se colocara su cañón con la boca firme en una abertura del costado, con una válvula sobre la que actuaba el retroceso, de modo que tapaba el cañón después del disparo; todo lo que, dada la fecha de 1634, bien merece el calificativo de extraordinario.

Barrie, en 1640; el Obispo Wilkens, en 1640; el ingeniero francés De Sou, en 1654, fueron inventores de otros tantos submarinos.

En 1680, Borrelli inventó uno al que fijaba unas cuantas botas de las que se utilizan para llevar vino, á las que por compresión se las vaciaba para que disminuyendo el peso abordo, pudiera el buque volver á la superficie.

Hubo nuevos proyectos en 1685, 1688, 1691, y un tal Holland, del mismo apellido que el de hoy, inventó otro submarino: en este mismo año, un tal Evance, sacó patente de otro; en 1694, nueva invención: en 1715, se construyó otro de cobre, inventado por Lethbridge; que se usó en 1720, en Vigo, en busca de los célebres galeones; y en 1733, en el puerto de Marsella.

En 1747, inventó Symons un submarino que hoy ofrece la particularidad de ser el primero de que existen dibujos.

En 1763, Day inventó otro submarino, en el que se ahogó en 1774, en el puerto de Plymouth.

En 1773, aparece ya un submarino, con algunas más condiciones, inventado por un americano, Bushnell, y al que éste nombró *La Tortuga*; fué el primero que tuvo un peso de plomo de seguridad, para desprenderlo en caso de peligro. Este submarino realizó un ataque en la guerra de la independencia americana, contra la fragata inglesa *Eagle*, fondeada en la boca de Nueva-York; ataque que no tuvo resultado porque el torpedo que llevaba, tenía que atornillarse á los fondos del buque y como éste estaba forrado en cobre, cosa aún no generalizada entonces, no pudo realizarlo, estallando el torpedo á distancia de la fragata, cuya tripulación escapó con solo el susto consiguiente.

En 1780, Valmer presentó un proyecto de submarino y otro, Beaugenet; en 1795, uno, Armand Maiziere; y en 1796, otro, un tal Fabre.

Llegamos, señores, á la época de Robert Fulton, el famoso inventor de la navegación á vapor, con cuya invención nos entretendremos algo, por ser de quien fué. Fulton ofreció los planos de un submarino al gobierno francés, y aunque la comisión los aprobó, el Ministro de Marina los rechazó sin apelación. Acudió entonces al Gobierno holandés, que tampoco le hizo caso; hasta que en 1800 presentó su proyecto al primer cónsul Bonaparte, quien nombró una comisión en que figuraba el famoso Laplace, sin perjuicio de darle diez mil francos para construir el submarino, al que nombró el *Nautilus*.

En Mayo de 1801 hizo sus pruebas en el Sena y después en Brest, al parecer con éxito completo, á pesar de lo que, el Ministro de Marina y el Prefecto (Capitán General del Departamento) rechazaron la invención, porque los que fuesen en el submarino y aquéllos que fuesen atacados, morirían todos y esto no podía ser una muerte digna, escrúpulos y razonamientos que no son ciertamente los del día.

Rechazado Fulton en Francia y después en Inglaterra, construyó en 1814 el submarino *Mute*, cuyas pruebas no llegaron á terminarse, por haber muerto en el intermedio el inventor.

En 1801, Hodgman; en 1807, Klinger; en 1809, Couëssin; en 1821 Jhonson, y en 1823, Shuldham, todos ellos, llegaron á construir y á probar submarinos de su invención, de los que el de Jhonson fué ofrecido al Gobierno español.

En 1825, Montgery presentó los planos de un submarino, que no llegó á construirse y lo mismo sucedió en 1832, al General Boisseroles, con otro de su invención.

En 1827, un magistrado francés, llamado Cervo, hizo pruebas con un submarino esférico, no volviendo jamás á la superficie, suponiéndose que la presión del agua aplastó su embarcación.

En 1832 y 35, se hicieron las pruebas de un submarino inventado por Mr. Villeroi, en las que lo más notable fué que asistió á ellas siendo muy joven, Mr. Gustave Zédé, hoy de renombre universal en la cuestión de submarinos.

En 1834, un docto de Mians, Mr. Petit, hizo pruebas con un submarino de su invención en las que pereció, adherido al submarino al fango.

En 1840 se presentó un nuevo proyecto debido á D' Anbusson, y en 1842, con motivo de unos trabajos verificados para sacar una fragata sumergida, Mr. Payenne ensayó bucear uniendo dos campanas de buzo cargadas con aire á catorce atmósferas, de lo que partió la idea, que aún hoy se aprovecha, de renovar el aire de los submarinos con aire comprimido; y, al efecto, en unión de un tal Mr. Bouet, presentó un submarino llamado el *Hidrostat*, que no dió resultado, pero el inventor volvió al origen de su trabajo, y como campana de bucear prestó grandes servicios en la construcción de los rompeolas de Cherburgo y de Brest.

En 1851, un zapatero americano llamado Phillips, construyó un submarino, en el que pereció en una prueba en el lago Erie, sin duda por haber sumergido á más profundidad de la que estaba calculada.

En este mismo año, un francés, Alexandre, y otro, Bigar, presentaron dos nuevos proyectos de submarinos, que no llegaron á construirse.

Hagamos alto por un momento y demos aquí por terminada la sección de los soñadores; no porque de aquí en adelante deje de haber un buen número de éstos, sino porque como en lo sucesivo, los demás submarinos, aunque no sean fruto de la ciencia, no por eso dejan de aprovechar en gran escala la industria moderna, ya tan adelantada, tienen marcado un concepto completamente diferente de los que clasificaremos de primitivos.

Basta considerar la lista que acabo de leer y pensar en lo que queda, para comprender que con este tema solo, habría bastante para las doce lecciones de este curso, pero, por lo menos, en la parte que yo ya queda explicada, hubiera resultado muy monótono, sobresaliendo á primera vista que unos inventores no han tenido noticia de lo que han hecho otros, y que todos van cayendo próximamente en los mismos errores y en las mismas preocupaciones, sin siquiera sospechar el pavoroso problema de la estabilidad longitudinal, causa sin duda de más de una de las catástrofes que se han atribuido á otros motivos.

Y cerremos con esto el capítulo del pasado.

Como dije en un principio, entre la época antigua y la moderna, me proponía disertar sobre las condiciones de los submarinos y sobre sus graves problemas, haciéndolo de una vez para todos, abreviando esta conferencia y con ello la molestia de escucharme más largo tiempo en esta carrera de obstáculos.

Primer obstáculo.—*Respiración*. Pongo en primer término la respiración en los submarinos, que no tiene importancia alguna; únicamente porque fué el rompecabezas de los siglos pasados, que le atribuyeron ser el gran impedimento de la navegación submarina.

En primer lugar, los buques no pueden estar mucho tiempo debajo del agua; y con más ó menos molestias, si el aire no tiene por gran consumidor alguna máquina, sobre y basta para la respiración, lo que está encerrado en el casco; lo que dicho sea de paso, han hecho muchos y está plenamente comprobado.

Ya manifesté que en 1842 Mr. Payer había ideado encerrar el aire comprimido á catorce atmósferas entre dos campanas de buzo, idea que se realiza hoy con gran facilidad en los submarinos, instalando una cámara de bronce fosforoso, con aire comprimido á noventa atmósferas de los torpedos *Whitehead*, con lo que se tiene una abundantísima provisión de aire á baja temperatura, sin necesidad de inventar nada especial.

Algunos, como Peral, han cometido el error de querer aprovechar este aire para refrescar los motores eléctricos y que sirviese á la vez para la respiración, sin coartar con que el aire se quemaba al contacto de las piezas sobradamente recalentadas, resultando tan completamente privado de humedad, que en lugar de auxiliar la respiración, inutilizaba el aire húmedo de dentro del casco y hacía la vida imposible.

En resumidas cuentas: la cuestión de respiración es un confort muy recomendable, pero nada más.

**Visualidad.** Este es uno de los muchos problemas sin solución práctica, mientras el agua conserve su densidad ochocientas veces mayor que la del aire, y no se descubran otros rayos X para hacerla diáfana en gran escala.

La falta de visualidad impide la marcha á grandes velocidades, y por tanto, no se pueden obtener las fuerzas que de ellas se sacarían para obrar sobre los timones.

Dentro del agua, los submarinos están como sumergidos en una niebla clara, sin poder ver apenas más que á pocos metros; y sobre la superficie, su horizonte es muy pequeño, como puede comprobarse cualquiera que bañándose en el mar, pretenda verlos buques á distancia.

Para conseguir esta visualidad se usa un instrumento llamado periscopio, y recientemente otro llamado cleptoscopia, cuya síntesis es en resumen, un tubo que sale fuera del agua, con un prisma arriba y una cámara oscura abajo, más ó menos ingeniosa, lo que si bien es un gran recurso, relativamente es muy pobre cosa, pues con los balances resulta muy difícil fijar las imágenes, y de noche no tienen utilidad.

**Dirección.** Muy difícil es la dirección de un submarino una vez sumergido, pues las agujas están completamente perturbadas y el giroscopio no es un aparato de confianza, más que por poco tiempo. Así lo dicen los que le han usado. Yo no lo he visto en la práctica.

**Flotabilidad.** La teoría de flotabilidad de los submarinos consiste en que, en circunstancias ordinarias, sobresalgan poco ó mucho sobre el agua y que para sumergirlos tenga que hacerse por medio de una fuerza cualquiera, de modo que al faltar ésta, vengán forzosamente á la superficie, constituyendo esto, entre otras cosas, el primer factor de seguridad.

Esta idea está copiada del torpedo *Whitehead*, pero este torpedo es un proyectil y no un buque proyectil que marcha en el interior de la masa líquida, á la manera que una granada, pesando 500 kilogramos, marcha por el aire, sin que nadie más que Julio Verne, haya podido resolver la navegación aérea, dentro de una bala de cañón.

El torpedo va un corto trecho con gran velocidad (de 12 á 15 metros por segundo), mientras que el submarino se quiere que navegue un largo espacio de tiempo y aunque se dispusiera de la fuerza necesaria para imprimirle esa velocidad, no podría usarse, porque siendo casi totalmente ciego se estrellaría con el primer obstáculo que encontrara. Por esta razón, los timones horizontales que hacen sumergir al torpedo no sirven por completo ni sin gran riesgo para los submarinos, y los recursos que se han buscado para sustituirlos no han dado resultado, como veremos en su lugar.

**Seguridad sumergido.** Sea cual fuera el medio de que se valga uno para sumergir el submarino, una vez bajo el agua queda en las mismas condiciones que una molécula de agua; pues si pesase más iría para abajo y si pesase menos iría para arriba, y en estas condiciones, sin fuerza propia ninguna y sin velocidad que le dé seguridad, un submarino que tropiece con un alga flotante, con cualquier objeto, y hasta con un pez, sin ser éste muy grande, está irremediablemente perdido, como lo estaríamos si pudiéramos vivir dentro de una bola de billar dispuesta á rodar sobre una mesa, en cualquier dirección y al menor impulso.

Sentado esto, puede decirse que, cuantas veces se habla de emplear los submarinos en explotaciones del fondo del mar, se trata positivamente de un fraude; pues si el submarino se enreda con una rama de coral, con un alga ó con una pequeña roca, no hay fuerza humana que lo saque á flote; así que los submarinos necesitan huir del fondo y del fango, muchísimo más que todos los demás buques; y esos submarinos con ruedas para correr el fondo del mar, que por lo visto debe estar preparado con asfalto como la calle del Arenal; son algo así como el timo de los perdigones, para los que quieren hacer en el negocio el papel del portugués.

Y para terminar esta parte, añadiremos que, hasta hoy y probablemente en adelante,

la cuestión de la pesca aparece cuando el submarino ha sido rechazado como arma de guerra, buscando en los prometidos tesoros del fondo del mar, tesoros más positivos en tierra firme, la salvación del negocio ó del proyecto, á todo evento.

**Estabilidad.** Hemos llegado al gran escollo, ó sea al gran problema de la navegación submarina, y permitidme que entre en algunos detalles, pues me honran como oyentes un número considerable de compañeros del Ejército, para quienes no son éstos asuntos familiares, y mi deseo es ponerlos al alcance de todos, y si es posible, hasta sin el auxilio de las proyecciones que voy á presentar.

Un buque flota en la superficie mediante la combinación del impulso de la gravedad, que tiende á sumergirlo, y del empuje del líquido, que tiende á elevarlo: el primero siempre vertical, y el segundo casi vertical, pues es perpendicular á la superficie del agua, puesto que el que se mueve es el buque, y no las fuerzas, que actúan siempre en el mismo sentido: siendo preciso que la fuerza de flotabilidad tenga su punto de aplicación más alto, que la de la gravedad, con objeto de que el buque se conserve derecho.

Vamos: Consideremos la vista que presenta de un buque derecho, ó sea perfectamente vertical su línea media; y si la gravedad tira para abajo y la fuerza de flotabilidad tira para arriba (y repito que hablo para hacerme entender de todos) el buque quedará derecho. Si el buque se inclina como vemos ahí dibujado, la gravedad sigue trabajando lo mismo, con la misma fuerza y en el mismo sitio, pero la parte sumergida ha variado y hay mucho más sumergido en el agua de un lado que de la parte contraria; así que la fuerza habrá aumentado mucho por el lado inclinado y disminuido por el lado opuesto, y como el centro de figura, que es el punto de aplicación se ha ido también al lado sumergido, resulta que todo está contribuyendo poderosamente á poner derecho al buque (admirar). Como vemos del dibujo, lo que sumerge de más tiene la forma de una cuña, que se llama cuña de adrizamiento, y cuya fuerza es el doble del líquido que desplaza, pues aumenta tanto por un lado como disminuye por el otro, siendo esto lo que más seguridad da á la estabilidad de los buques, en los que lo más interesante es la forma de sus costados.

Lo mismo sucede para la estabilidad longitudinal, por lo que no vale la pena de que lo rapita.

Ahora bien; si el buque está completamente sumergido, como nosotros estamos completamente sumergidos en el aire, sin sentir su presión al cambiar de postura, claro es que no hay ni cuña de adrizamiento ni cambio de formas, por lo que aquellas no sirven para el problema de la estabilidad: y como todo cuerpo sumergido desplaza un volumen igual á su peso, resulta que el centro de presión del submarino, coincide con el centro de gravedad del volumen del agua que ocuparía su lugar, que es el centro de figura, cualquiera que sea la forma del vaso sumergido, por lo que viene pavorosa la condición del equilibrio indiferente; y así, de los submarinos en que se ha podido vislumbrar algo de la verdad, se sabe que en algunos, no ya moverse la tripulación, sino ni siquiera variar de postura les era posible, sin que el buque tomara inclinaciones espantosas precursoras de un desastre.

Por este motivo, los submarinos hoy se hacen de modo que conserven algún exceso de flotabilidad, como he dicho antes, y que se sumerjan, por la fuerza de algún medio mecánico, con objeto de obtener así el modo de que se conserven horizontales debajo del agua y cuyos resultados negativos iremos viendo sucesivamente.

Resulta evidente; que si al igual de la barquilla en los globos aerostáticos colgáramos un gran peso al submarino, seguramente obtendríamos esa estabilidad, pero la entidad del peso tendría que ser tan grande, que daría lugar á que el submarino fuera una baya y no un buque, cuyas formas se imponen para la marcha.

La proyección que presento de una barra rígida, con otra barra rígida perpendicular al centro y un peso en el extremo de ésta, es el submarino ideal; pero esto no flota, ni encima ni debajo del agua, y como si se quisiera seguir esta idea, á mayor peso, mayor desplazamiento del submarino, veríamos que siempre éste ganaría al segundo, de donde resulta su inutilidad.

En resumidas cuentas: que en la estabilidad, sobre todo la longitudinal, pues en la de través se siente más la colocación interior de los pesos por ser mucho menos el brazo de palanca, no hay garantía de que el buque no se ponga de pie como un caballo que se encabrita, y que formando de lo que tiene dentro un caos, se vaya al fondo á dejar en paz á los que ya bastante tenemos que hacer con tener que andar sobre el agua.

Con lo dicho resulta evidente la inmensa dificultad que existe en un submarino para disparar un torpedo, pues éste pesa hoy 388 kilogramos; el agua que entra en el cañón después del disparo, pesa aún algunos más, y no es posible hacer ese trasiego enorme de kilogramos en una embarcación

donde no se puede mover un pie sin peligro de una catástrofe. Así, nuestro *Peral*, no pudo jamás disparar un torpedo estando sumergido y el autor por quien nos guiamos niega que ningún submarino francés de los recientes haya podido disparar ni uno solo, como no sea fuera del agua, como otro barco cualquiera, ó con canasta, llevándoles fuera del casco, como hacen actualmente los franceses.

Y no solamente esto es positivamente cierto, sino que todas las proezas que aparecen en la prensa, lo mismo antes que ahora; son reclamo de los interesados, y mientras no haya una certeza oficial de la propia nación, que no tenga interés en sostener el engaño, hay sobrado fundamento para suponer son falsas cuantas noticias lo aseguren.

**Fuerza motriz.**—Si se emplea el vapor, se presenta la dificultad, imposible de vencer una vez sumergido, del enorme consumo de aire en los hornos, y de la salida de gases por la chimenea, aparte del movimiento del carbón y de los fogoneros, que que es dudoso pudiera efectuarse.

El sistema empleado ha sido el de conservar el vapor acumulado en la caldera, reforzada algunas veces con una envoltura conteniendo potasa cáustica.

El uso de aceites minerales, ya como combustible líquido, ya como líquido productor del vapor, tiene sobre los del carbón el inconveniente de los gases deletéreos, perjudiciales para la tripulación.

La electricidad presenta á su vez la dificultad del enorme peso de los acumuladores, y que éstos tienen que ser cerrados para que en los balances no se derrame el líquido acidulado que ataca el acero del casco; y como estando cerrados, los gases no tienen salida, suelen reventar, inutilizándose, derramándose por completo el líquido y saliendo gases, unos y otros finestros al casco y á los tripulantes; y por último, que si los acumuladores dejan salir sus gases dentro del submarino asfixian la tripulación y si se les da salida al exterior, el agua del mar, que tiene más presión, la dificulta.

Hoy son muchos los submarinos que tienen máquina de vapor para navegar por la superficie y electricidad para hacerlo sumergidos, cargándose los acumuladores con la misma máquina. Sin embargo, debo consignar que, sumergido, no necesitaría el buque para la marcha tanta fuerza como en la superficie, si el desplazamiento no fuera mucho mayor, pues mientras en circunstancias ordinarias un buque consume su fuerza en separar las aguas para que le dejen libre el paso, perdiéndose en la superficie, una vez sumergido, las aguas que vienen á ocupar el vacío que va dejando, le dan un importante empuje, que ayuda considerablemente al andar.

El resumen de esta parte, es que en el estado actual de la ciencia, los submarinos no son posibles. Pero á esa conclusión hay que añadir á renglón seguido una interrogación muy grande, que dice: ¿Por qué razón Francia con una Marina seria, tiene de treinta á cuarenta submarinos en servicio y en el programa de construcciones de 1903 tenía diez y nueve más?

¿Por qué Inglaterra, que puso por fuera la quilla á cinco submarinos en 1901, agregó dos más en el presupuesto de 1902 á 1903?

¿Por qué Alemania los mira con el más solemne desprecio?

¿Por qué Italia, el país de las grandes iniciativas en ingeniería naval, después de construir el submarino *Delfino*, en 1865, no construyó el *Tritone* hasta 1902 más que otra cosa, como submarinos experimentales, y ahora hace dos sumergibles, al parecer, de mala gana?

De todas estas preguntas no queda en pie más que la de Francia, pues si esa desapareciera, desaparecerían todos los submarinos que no tienen otra razón de existir.

Termino aquí este estudio general, cuyos detalles iramos viendo poco á poco, porque de haber profundizado más, habría asunto no para algunas horas, sino para muchos días; pero no sin añadir lo que ya en conjunto hemos dicho: esto es, que la ciencia dice que no puede ser; que la ciencia no tiene secretos impenetrables, pues basta que se sepa que una cosa es posible, para que haya quien la haga más pronto y mejor; y que contra todas estas conclusiones hay una Marina seria en que se cuentan por centenares los hombres de profunda ciencia, cuya Marina hace submarinos por docenas de los que ya están un número considerable en activo servicio. Pero á su vez y en contra de esto mismo, Francia no toma precaución contra ellos, ni reforma su flota de combate, como sería la consecuencia natural, dada la seriedad que le reconocemos.

Hay, pues, para todos los gustos.

Sigamos ya nuestra historia con los célebres trabajos de Bauer en 1850 y 1851.

Bauer, nació en Baviera, en 1822, era tornero, y habiendo caído soldado sirvió siete años en caballería ligera, y destinado á la vigiliencia de la costa durante la guerra entre Alemania y Dinamarca, al ver el destrozo hecho por la flota danesa, concibi

ó un verdadero frenesí por la invención de los submarinos; según el mismo dijo, produciendo la idea por una tonina que vió saltando en el mar. En 1850 construyó su primer submarino en Kiel, cuyo buque se fué á pique en 1851. Poco después, reunió en Viena suficiente dinero para construir un segundo en Trieste; pero la oposición del Ministro de Marina hizo fracasar el intento. Pasó á Inglaterra, donde bajo la protección del Príncipe Alberto, construyó un tercero, que se fué á pique, ahogándose todos sus tripulantes. Pasó á los Estados Unidos, cuyo gobierno rehusó sus ofrecimientos, y de allí marchó á San Petesburgo, donde en Mayo de 1855 construyó un buque llamado el *Diablo Marino*. Por cierto que no carece de gracia un incidente de las experiencias que hizo en Mayo de 1856; pues habiendo entrado de noche en Cronstadt, los centinelas de los fuertes echaron á correr despavoridos.

En una nueva prueba se enredó la hélice con unas algas, salvándose Bauer milagrosamente, aunque perdiéndose el buque, sin que lo pudieran sacar.

En 1854 se presentó un nuevo proyecto de Mr. Marie Davy, Profesor de Química en Montpellier, que tiene la particularidad de haber sido el primer submarino en que se ha propuesto usar la electricidad como fuerza motriz, siguiendo en este año, como inventores de otros tantos submarinos, Cambes, Bassompierre, Anon, Picot y Gueraud.

Con motivo del sitio de Sebastopol, el gobierno inglés ensayó un submarino, invención de Scott-Russell, que se fué á pique en las pruebas, ahogándose la tripulación, é inmediatamente ensayó otro de un inglés llamado Babbage que dió mal resultado y que pasó al montón del hierro viejo.

Los rusos, por otra parte, tuvieron un proyecto de un tal Spiridoff.

Siguieron en las listas de inventores Vilecoq y Deschamps, Nasmyth, Althabegoyty, Newton, Scheltema-Beduin, Hubault y Conseil, que llegó á construir tres submarinos, sin resultado.

En 1859, un holandés, Van-Elven, fué el primero que propuso un tubo óptico, precursor del periscopio y cleptoscopia.

En 1859, apareció un proyecto de un francés Mr. Masson, que es el primero, de carácter científico y que se sale del terreno de la fantasía; y por fin, en 1861, apareció Riou, que propuso el primer submarino con dos cascos concéntricos y movido por electricidad, de los que se construyeron dos, de cuyo fin no hay noticias.

Llegamos por fin al primer submarino español llamado el *Ictineo*, inventado en Barcelona por D. Narciso Monturiol, y empecaré por decir que Burgoyne, cuya obra sigió en gran parte, lo trata muy bien y mejor que á los anteriores, lo cual viene á corroborar lo que dije en un principio, y es: que tratando de submarinos no hay medio de saber la verdad. Sin embargo, con noticias más fidedignas que las del autor inglés, voy á extenderme un poco, no tanto como quisiera, por ser éste un estudio general, pero lo bastante para que podamos juzgar, en conjunto, del valor de las noticias que corren como buenas.

Por de pronto, se alborotó en España la opinión, creyendo que en el mundo sólo á los peces se les había ocurrido ir por debajo del agua, hasta que se le ocurrió á Monturiol, fenómeno de ignorancia que volvió á repetirse con el submarino Peral, de cuya exactitud podréis juzgar por la larga letanía de nombres que acabo de leer. Se pidió el apoyo oficial, que negó la comisión de Marina, diciendo que aquello no tenía ninguna probabilidad de éxito, con lo que los entusiastas pusieron á la Armada de oro y azul, sin querer apreciar que se necesitaba más valor para hacer frente á la opinión desbordada que para tomar una trincherita; y que de lo que se trata en estos casos es de disponer de los fondos del Estado, para que sus soldados y marinos se las compondan después como puedan, mientras que los inventores se convierten en accionistas del Banco de España ó del de Inglaterra y recuerden piadosamente sus aficiones marítimas con arriesgadas travesías, en los estanques del Retiro ó de los parques de Londres.

Publicó Monturiol una memoria el 10 de Febrero de 1860, memoria puramente recreativa, en que trata de las olas, de las corrientes, de los vientos y de los huracanes, que nada tienen que ver en la navegación submarina; pero gracias á la que llegó á constituir una sociedad que reunió un capital de cien mil duros, con lo que construyó el submarino ó hizo pruebas verdaderamente notables, que no pudieron continuarse porque se agotó el capital; y ni los accionistas dieron más dinero ni fué posible encostrarlo en otra parte, quedando arrumbado el submarino en la escollera del muelle viejo de Barcelona.

Quedó sobre esto una nebulosidad y un fondo de tristeza, como si por incuria nuestra hubiéramos perdido en aquellas ruinas el dominio de los mares, y no hay vez que se trate de submarinos, que no salga á colación en mi ciudad natal, Barcelona, el nombre de Monturiol. Pero por fortuna para la ciencia y para la verdad,

aunque en contra de lo que se proponía la piedad filial del hijo del difunto D. Narciso Monturiol, publicó aquél en 1891 ó 92 los trabajos de su padre en forma de voluminosa memoria, titulada *Ensayos sobre el arte de navegar por debajo del agua*, en la que se vé que el proyecto, no sólo no tenía probabilidad de éxito, si no que no tenía ni pies ni cabeza; que el entusiasta Monturiol era un soñador como uno de tantos, sin la menor base científica, tal, que ni llegó siquiera á sospechar los peligros que corría, debiendo dar gracias á la Providencia que veló por las vidas de aquellos hombres de buena voluntad. Y si bien consta que consultó con varias personas doctas, fué sobre asuntos de respiración, luz y otros, que sólo tendrán importancia cuando se resuelvan las principales.

Lo único que de original tenía el *Ictineo*, eran unas vejigas natatorias de cutero, á estilo de fuelle; con lo que se quería imitar la acción de la vejiga natatoria de los peces para subir y bajar de nivel, invención un tanto infantil cuando se trata de verdaderos buques.

No quiere esto decir que el *Ictineo* fuera el único malo y que la rotunda de los que hemos citado fueran mejores; los que quiere decir es, que unos y otros han fracasado, porque el problema no está resuelto, y que lo que aquí se trata es de una cuestión científica, y no de amor propio nacional, lo mismo nuestro que ajeno.

Sigamos nuestro calvario. En 1862, un francés Mr. Villeroy, en los Estados Unidos, construyó un submarino, que según costumbre de los papeles públicos dió excelentes resultados; pero como otros tantos se los tragó la tierra y no se ha vuelto á saber más de él.

En 1863, Alstill en Mobila, (E. U.), construyó uno que fué el primero que tuvo á la vez máquina de vapor y motor eléctrico y cuyo resultado se desconoce.

Acercándonos ya á la época en que la ciencia ha tomado parte en el asunto, fué muy notable el submarino llamado *Piongueur*, invención del Capitán de navío francés, Mr. Bourgois y del ingeniero Bruu, buque que tenía las considerables dimensiones de 4250 metros de eslora, 6 de manga y tres de altura interior, con un desplazamiento de 450 toneladas y cuyo motor era el aire comprimido en grandes depósitos de acero fundido, cuyo buque se botó al agua el 16 de Abril de 1863; y después de varias experiencias y continuos contratiempos, fué abandonado, porque no realizó las esperanzas concebidas. Es decir se lo tragó la tierra, puesto que la razón del abandono no es realmente del dominio público.

La guerra civil americana en 1864, reanimó la cuestión de los submarinos, siendo digno de contarse que después de construir un submarino proyecto de un ingeniero francés, en el momento de irlo á probar, desapareció el inventor, del que no se ha vuelto á saber más; y el submarino probado sin él, resultó un fiasco.

El 5 de Octubre de 1863, un casi-submarino, puesto que no asomaba más que la torre fuera del agua, atacó con un torpedo de botallón al acorazado federal *Ironsides*, aunque sin resultado.

El 14 de Enero de 1864, el confederado *Ousatonic* fué destruido por un buque semejante al anterior, pero el agujero que éste abrió fué tan grande, que el agua que entraba arrastró al submarino, que quedó clavado en el boquete. La historia de este buque, que se llamaba *David* es muy notable: en las primeras pruebas se fué á pique, ahogándose ocho hombres menos el comandante, que salvó milagrosamente; volvió á irse á pique estando al ancla, salvándose la tripulación; se fué de nuevo á pique en el río Cooper, ahogándose nueve hombres, hasta que terminó como hemos dicho, demostrando en suma, una energía colosal en los que lo tripulaban, después de tales escarmentes.

Aparcieron por esta época una nueva clase de buques que no eran precisamente submarinos, pero que tenían depósitos de agua para que en el momento del combate se sumergieran casi totalmente, presentando mucho menos blanco y de los que no trataré, pues bastante tenemos con los que nos ocupan, y además que no dieron resultado.

En 1866, durante nuestra guerra con Chile, un alemán, Mr. Flach, construyó en Valparaíso, un submarino contra nuestra Escuadra, movido por aire comprimido. Tenía sus consabidos depósitos de agua y unas quillas de plomo que se desatornillaban desde dentro, como peso de seguridad en caso de avería.

El inventor estaba tan seguro del resultado, que hizo las pruebas llevando abordo á una hija suya y seis convidadas. Sumergió para no volver á salir, encontrándolo después perdido en 45 metros de profundidad, donde, dicho se está, que perecieron todos.

(Continuá en la próxima sesión.)