Diario de la Marina

Año XXXVI.—Número 10.941 Redacción y Administración, **Madrid, Martes 15 Marzo de 1904.** Calle de las Veneras, 5 **Dos ediciones diarias**

Exquisito Cognac Garnier

LA ENTREVISTA DE VIGO

El diputado marino Sr. Vega Seoane, en la sesión del Congreso del 12 del corriente, dirigió al Gobierno tres preguntas de mucha trascendencia, por referirse á la política internacional de nuestro país en los momentos actuales, y también porque respecto á esa política siempre nuestros gobernantes han caminado á ciegas, sin que tampoco permitan que se haga luz, abusando de la muletilla del secreto de Estado que impone como deber patriótico no ahondar indiscretamente en esta clase de cuestiones.

El resultado de este procedimiento lo venimos desde hace siglos tocando, pues aquí donde no se ha hecho jamás efectiva la responsabilidad ministerial, se han logrado desvirtuar muchas torpezas en la política interna con la fiscalización parlamentaria que las evitó á tiempo; pero en la política exterior, sin freno que los contuviese, nuestros gobernantes han causado á la Patria daños de consideración que la han traído á su actual estado de ruina.

El predominio en el Gobierno de nuestro país de la política menuda y de bajo vuelo, ha impedido siempre el acceso al poder de verdaderos estadistas coordinadores de la vida interior nacional con la de relación con los demás países, haciéndola poderoso auxiliar de la acción interna. Por el contrario, ha habido prurito de *desrelacionarnos*, permítasenos la frase, hasta llegar á un aislamiento de muerte.

Esta es la causa principal, sino única de nuestro descendimiento con la pérdida de las colonias, que de ninguna manera hubiera ocurrido de habernos ingerido á tiempo en la política internacional y haber ligado nuestros intereses con los de otras naciones, las cuales por propia conveniencia nos hubieran defendido y hecho imposible el pirático espolio de que hemos sido víctimas.

Una de las preguntas del Sr. Vega Seoane tendía á averiguar la significación de la visita á nuestro litoral del Emperador de Alemania, toda vez que los puntos de España en que ha de tocar en su viaje son los más estratégicos de nuestro territorio, hacia donde convergen sin disimulo de ninguna especie las miradas codiciosas de algunas naciones de Europa.

Como el viaje del Kaiser, aunque se verifique en un trasatlántico tiene suma importancia en la política internacional y no puede menos de haberse acordado previamente con nuestro Gobierno, en lo que respecta á su itinerario por el litoral de España y sus islas, la pregunta del Sr. Vega Seoane era muy pertinente é interesante, como lo demostró el empeño que puso el Presidente del Consejo de Ministros en eludir la respuesta.

En este punto nosotros hemos de decir que nos complace grandemente la visita á España del Kaiser, el monarca más inteligente y más político del continente europeo, que ha sabido en la paz elevar el prestigio y la riqueza de Alemania á la mayor altura, por medio de los procedimientos científicos de la política utilitaria y de atracción, llegando hasta hacer olvidar á Francia sus derrotas del 70 y desarraigar del ánimo de nuestros vecinos la obsesión de la *revenge*.

El *Kaiser*, por su talento y por sus iniciativas es hoy el Jefe indiscutible de la Europa continental, á la que ha dado fuerza con la creación de su poderosa Escuadra, iniciando, merced á la competencia industrial y naval que Alemania le ha suscitado, el decaimiento de la colosal supremacía, que Inglaterra ha ejercido durante un siglo en los destinos del mundo, con una finalidad por excelencia egoísta.

Ciertamente que la obra del Kaiser Guillermo es muy personal y que su desaparición puede poner su continuación en peligro, debido al sistema de gobierno por que Alemania se rige; pero hay que confesar que en el momento actual es el árbitro de los destinos de Europa y que á donde quiera que se incline hará caer á su favor la balanza.

España se halla asimismo en uno de los momentos más críticos de su existencia, vacilando entre la reconstitución de su Hacienda, que le apremia en un sentido, y de su defensa militar, que le urge en otro, también muy importante, cual es el de asegurar su integridad y sostener sus aspiraciones allende el Estrecho; de aquí que la visita del Emperador Guillermo, Monarca de una nación cuyos intereses, por lo mismo que están apartados de nuestra esfera de acción, pueden armonizarse mejor que los de ninguna otra con los nuestros, la conceptuemos muy oportuna y provechosa para nuestra ingerencia en la política internacional, toda vez que nada podemos esperar de Francia é Inglaterra, ya entendidas, como todo hace presumir, á costa nuestra.

Alemania con su apoyo, puede darnos tiempo para mejorar nuestra crítica situación económica del momento, y asegurar nuestra defensa militar y naval por nosotros mismos, conjurando la inminencia del peligro que nos ha creado el estado de absoluta indefensión en que vivimos.

Indudablemente, el Sr. Vega Seoane en su pregunta á este extremo relativa, se proponía conocer el pensamiento del Gobierno, pero la actitud de reserva en que se encerró su Presidente, lo hizo imposible; aunque todo induce á sospechar que la entrevista del Soberano alemán y del Soberano español, no ha de quedar limitada á un mero acto de cortesía.

SERVICIO POSTAL

PALOMAS MENSAJERAS EN LA MAR

El servicio postal por medio de palomas mensajeras entre los vapores correos de la Compañía Trasatlántica francesa, inaugurado en Marzo de 1899, acaba de cumplir su quinto aniversario.

En 1901 estuvo asegurado á la ida por palomas de la Sociedad «Poste en mer,» de Rennes, y á la vuelta por las de la Sociedad de Cherburgo.

Los resultados obtenidos por ambas Asociaciones colombófilas son muy interesantes. Se había intentado hacer experiencias en toda estación, pero por el mal tiempo de invierno, habría sido cruel é inútil soltar en alta mar estos alados mensajeros que, seguramente no habrían podido regresar á sus palomares; y se renunció á estos ensayos en mal tiempo.

Solamente á partir del 15 de Abril pudieron efectuarse, una vez por semana, y esto hasta el 1.° de Noviembre. En ese intervalo tuvieron lugar 23 sueltas á distancias que variaban entre 120 y 250 millas del palomar. Diez y ocho fueron coronadas por el éxito. Por consiguiente, sólo hubo cinco en las que ninguna paloma de la expedición regresara al palomar y conviene advertir que estas cinco sueltas que fallaron se hicieron todas á 250 millas, ó sea á más de 460 kilómetros.

Los resultados de 1901, vinieron á corroborar los de los dos años anteriores, probando que hasta 200 millas ó sea cerca de 400 kilómetros las palomas aun con el viento contrario, encontraron su rumbo y que, por consecuencia puede haber certeza de tener noticias de un trasatlántico veinticuatro horas antes de su partida ó de su llegada.

Se ha comprobado igualmente por los experimentos hechos en alta mar, que la seguridad y el sentido de la orientación se desarrolla en las palomas fácilmente.

Se ha visto, en efecto, que la proporción de la pérdida de palomas que había sido de un cincuenta por ciento los años precedentes, descendió en 1901 á treinta y cinco por ciento.

La Sociedad colombófila de Cherburgo, ha evidenciado una decisión y un celo extraordinarios para asegurar el éxito de las sueltas en alta mar, para el servicio de retorno. Este servicio no tiene razón de ser, sino cuando los pasajeros desean prevenir su llegada al Havre con alguna anticipación.

El problema consiste en exigir á las palomas cautivas después de la salida de Francia, esto es, durante cerca de un mes, que hagan en menos de dos horas el recorrido desde el trasatlántico á su palomar. Los colombófilos, advertidos de la hora probable del paso del trasatlántico á la altura de Cherburgo, abandonaron sus ocupaciones para presenciar la entrada de las palomas mensajeras y poder circular enseguida los despachos recibidos.

Su celo fué recompensado porque entre diez y seis ensayos hubo trece en que las palomas mensajeras regresaron en menos de dos horas, anticipándose en cerca de un día á la llegada del trasatlántico.—X.

Centro del Ejército y de la Armada.

ESCUELA DE ESTUDIOS MILITARES

Ayer lunes, 14 del actual, explicó el Capitán de navío D. Víctor M.ª Concas acerca de las *Relaciones de la Marina con la industria oficial y particular*; expuso las contradicciones entre la ley de contratación y la de presupuestos, demostrando que la Marina desde 1850 á 1882, devolvió al Tesoro 160 millones de pesetas que se la concedieron en condiciones de no poderse gastar, así como la necesidad de que los créditos para material sean permanentes.

El Sr. Concas fué muy aplaudido.

***

El miércoles, 16 del actual, de seis y media á siete y media de la tarde, el Farmacéutico primero D. José Ubeda Correal explicará sobre *La alimentación en el Ejército*.

POLITICA

JUEGO DE CUBILETES

Hay que correr un tupido velo sobre las desventuras villaverdistas y respetar la desgracia de Necker fracasado. Ha caído muy hondo, pero ¡qué remedio, al fin ya se sabe que es un factor definitivamente perdido!

Poco interés ofrece la crónica parlamentaria. Discursos soporíferos para adormecer la fiera oposicionista; humillaciones inverosímiles; pasteles más ó menos bien amasados; sonrisas mefistofélicas de los triunfadores. ¡Nada entre dos platos!

Hablar ya del saneamiento de la moneda y del proyecto opuesto del Ministro de Hacienda, produce náuseas. Todo ello es una comedia burda, y no sirve para otra cosa que para indicarle al país que la labor legislativa, es un juego de compadres.

Aquí se va perdiendo la noción de todo respeto y consideración al país, y resultan las sesiones parlamentarias pantomimas burlescas, sin finalidad práctica ninguna. Pero hay que reconocer, que los artistas que en ellas intervienen, abusan bien de la paciencia del público.

El Sr. Villaverde ha quedado á la altura de las chinelas del Shah de Persia; y ya ni siquiera necesita liar el petate. Se lo dan todo hecho los ministeriales, que pueden muy bien recibirle con los brazos abiertos... como hacen los osos con sus más predilectos amigos.

El camino de abrojos, la senda de espinas que tenía por delante el Gobierno, se ha convertido en camino de flores, y hay que ver lo satisfechos y orondos que van los ministeriales vendiendo protección, como se suele decir, á todo el mundo.

Lo de los quinquenios es ya poca cosa y sueñan con estar en el poder hasta que se les caigan los dientes ¡y va para largo! Dentro de pocos días, interregno de Semana Santa, ¡y á vivir! Después cuatro sesiones para presentar los presupuestos y á empalmar el verano.

El programa no puede ser más seductor, y si quiere, el Sr. Villaverde, puede hasta obtener una embajada. Se lo darán todo, todo cuanto pida, menos su libertad y su independencia política y parlamentaria.

Si su conciencia le remordía por haber contribuído á la desunión conservadora, ya puede estar tranquilo el señor Marqués de Pozo Rubio, porque con su actual sumisión ha unido á los ministeriales que le deben gratitud, aun cuando ahora no se la demuestren.

La política conservadora va viento en popa, á velas desplegadas, recorriendo triunfante su camino de glorias y de éxitos. La magia balear ha operado el milagro, y bien se puede decir con el ilustre canovista de Lourizán que vamos camino de los Gobiernos largos... como las esperanzas de la patria, que nunca se realizan, que jamás se logran, en un país como éste en que la política nacional no es otra cosa que un donoso juego de cubiletes.

CONJETURAS

ESTADISTAS DE LIBRE CIRCULACIÓN

Si no fuera porque las estadísticas oficiales, con sus optimismos económicos, hacen concebir risueñas y halagadoras esperanzas de un porvenir más lisonjero, sería cosa de echarse á morir, ante las impresiones de conflictos y conflagraciones que por doquier se reciben.

—Va usted, es un suponer, en el tranvía, y sin querer, oye la conversación íntima de dos estadistas eminentes, que viajan de incógnito, y hacen profecías terribles acerca de lo que sucederá de aquí á dos meses, en que Vladivostok esté deshielado.

En el café se oyen también conversaciones horripilantes sobre la cuestión del Mediterráneo, que no se sabe si se lo sorberán nuestros cariñosos amigos y dueños los hijos de San Luis, ó se lo apropiarán los flemáticos y rubicundos hijos de la soberbia Albión, dejando unos ú otros en seco, nuestro queridísimo y nunca bastante apreciado archipiélago balear, manantial inagotable... de las ricas sobreasadas.

Por activa ó por pasiva resultará que á los españoles nos ha de tocar perder, ya venzan los rusos ó ganen los japoneses, ¡por la pícara casualidad de que nos encontramos muy mal situados, al tope de todas las ambiciones y como porteros distinguidos del Estrecho de Gibraltar.

Afortunadamente, la lectura de las supradichas estadísticas oficiales consuela; y eso de ver que desde 1900 los ingresos suben como la espuma y los gastos disminuyen como por ensalmo, compensa de las amarguras y sobresaltos internacionales.

Es un encanto; los superávits van en aumento creciente, y como esto siga así, un par de años más, no vamos á saber los españoles qua hacer con tanto dinero; y vamos á estar tan «embarazados», y no lo digo con retintín, como el ilustre Ayuntamiento madrileño con sus famosos dos millones de subvención, que no sabe cómo ni por dónde empezar á gastarlos.

Podrán venir complicaciones graves en el orden internacional, llevarse lo franceses las Baleares y llegar por el Norte hasta la línea del Ebro; los ingleses, las Canarias y avanzar por el Noroeste hasta la línea del Sil, que lleva arenitas de oro en su cauce; los portugueses penetrar hasta Ciudad Real ó sea hasta la Mandchuria española, pero ¿quién nos quita lo bailado, esto es, los millones del superávit, que nos repartiremos bonitamente los que supervivamos á la hecatombe internacional?

Además ¿por qué lo hemos de ver todo negro? ¿Quién sabe lo que nos reserva el porvenir! Supongamos que Alemania se pone á nuestro lado, y Francia nos ayuda, y Rusia nos protege é Italia nos mima, y que con tan poderosa alianza, nos decidimos á echar la llave á la puerta... á la puerta del Estrecho de Gibraltar, para que Inglaterra rabie y se que le fuera del Mediterráneo, sin tener qué comer, porque le interrumpimos el camino de las Indias, que es su granero. ¿Qué podrá ocurrir? ¡La mar de cosas!

La primera y principal, que la Gran Bretaña «se muera de asco» y pase por el aro, pagándolas todas juntas, devolviéndonos Gibraltar, y quedándose... por puertas. Aplastada Inglaterra, no hay que decir si la República Norte-Americana se fastidia, y se le va encima Alemania pisoteando no digo á Monroe, porque el pobre se murió hace ya muchos años sino á su empecatada teoría... y acaso Cubita libre, y Puerto Rico, y las Filipinas vuelvan á estar bajo nuestra férula, ¡y entonces sí que sí!

Todo esto puede ocurrir según unos, ó no suceder según otros, porque todo depende de que la balanza se incline de un lado ó de otro, pero mientras tanto ¡me río yo de los peces de colores con la facundia de nuestros estadistas de libre circulación!

Abel Imart.

Estira y afloja

Nada se refleja en la prensa respecto al conflicto parlamentario entre las minorías y el Gobierno, y aún cuando no ha ocurrido nada visible en el salón de sesiones, se comprende que entre bastidores ha habido componenda.

¿Quién ha cedido? No se sabe, pero se presume. Las minorías, más que suavizar han dulcificado su actitud, tanto que casi parecen un apéndice de la mayoría.

Por su parte el Gobierno, con más cautela y trastienda que antes, va abandonando el terreno peligroso de las provocaciones y penetra resueltamente en el de las actitudes definidas.

Ya se sabe resueltamente que prescinde del proyecto de saneamiento de la moneda y declara solemnemente que el del ministro de Hacienda merece el apoyo unánime de los Ministros.

Del proyecto de Administración local, que tantas tempestades levantaba apenas si se habla y el Gobierno es quien más afán tiene en que nadie se fije en tal engendro. Se advierte el deseo de no provocar nuevas tempestades parlamentarias.

Y esto más que gobernar, es vejetar; pero vejetar en la inacción; pues bien se advierte que la labor útil del Gobierno y del parlamento es por completo negativa; de donde resulta que ahora á lo que se tira es á ganar tiempo para cerrar las Cortes y pasar tranquilamente una temporada larga.

A tal propósito se subordina todo y no hay que esperar ya grandes novedades, porque tanto el Gobierno como las oposiciones han quitado el pistón.

Se ha llegado á presupuestos amplios que pasan de la cifra ideal de los mil millones. Es positivo que al contribuyente se le exijen mayores sacrificios, pero es igualmente indudable que no se advierte mejoramiento material en ningún sentido.

La instrucción pública sigue desatendida; la defensa nacional, marítima y terrestre por completo abandonada; la agricultura, las obras públicas *in statu quo*, es decir, malamente; las relaciones comerciales y el tráfico en censurable olvido.

Es decir, que no tiene España política interior ni exterior; no tiene más que unas oposiciones y una mayoría que todo lo admiten, con todo se conforman y todo lo aceptan siempre y cuando que eso sirva para disfrutar el poder.

Y con el socorrido lema de «hoy por mí y mañana por ti», siguen nuestros políticos entreteniendo á la opinión, engañando al país, y sosteniéndose ellos, con un sistema de representación de afloja y estira, que si al país no le sirve de nada, en cambio, para los políticos es indispensable, porque es el escenario de sus elucubraciones.

Así es como los partidos de la regencia prepararon el desastre, y así es como los actuales prepararán ¡sabe Dios qué!

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA

LXV.

La llegada del Archiduque para tomar posesión con doña Juana, de la Corona de Castilla, y sus despóticas inclinaciones, dispusieron los ánimos de mal modo, y sin la muerte acaecida al Rey consorte D. Felipe, se hubiera adelantado en trece años, la insurrección de las Comunidades.

Entretanto, Fernando el Católico había tenido que dejar á Castilla y refugiarse en sus dominios de la Corona de Aragón, pero como al unirse ambos reinos se concertó que este último no debía combatir fuera de su país y resultaba que la conquista del reino de Nápoles había sido hecha con armas y tropas castellanas, y bajo la dirección del Gran Capitán, castellano también; receloso Fernando el Católico y deseando asegurar lo que bien seguro estaba, entró en tratos mezquinos que rebajaron la superioridad adquirida sobre el Rey de Francia, y contrajo el matrimonio impolítico con doña Germana de Foix, enajenándose las voluntades que en Castilla tenía, donde aún continuaba vivo el recuerdo de la gran Reina Isabel, que había llevado á cabo con la conquista de Granada y el descubrimiento de América, los más gloriosos hechos que nuestra historia registra.

Para asegurarse bien, según su modo de ver las cosas, mandó aprestar una Armada en Barcelona, más que para tomar la investidura de su nuevo reino con el deseo de quitar al gran Capitán el gobierno del país y separarlo, por recelo, del teatro de sus glorias.

Fué comisionado para llevar á efecto el armamento marítimo que se había mandado disponer en las atarazanas de Barcelona, el ya renombrado D. Ramón de Cardona, súbdito fiel y acreditado Capitán de mar y de tierra, de la Corona de Aragón, que en las flotas de Castilla había sido ya empleado y con éxitos afortunados, en tanto que su Rey y señor no se vió precisado á abandonar este último reino.

Fernando no había ido antes á Nápoles por la falta de galeras, que no se construían desde que los descubrimientos de América hicieron precisos buques de vela sin remos, para los grandes viajes; y por esto ordenó la construcción en Barcelona de nueve galeras, bien provistas de cuanto fuera preciso para su gobierno y lucimiento, como de Armada Real.

Puestos á la obra los oficiales y operarios, que tanto se habían acreditado en otro tiempo en esta clase de construcciones, dirigidos é inspeccionados en sus trabajos por el que había de llevar el cargo de la Armada, así como también por los Concelleres y municipalidad de Barcelona, por el decoro que á su antigua fábrica convenía; bastaron pocos meses para que los nuevos buques estuvieran en disposición de recibir su bautismo, y botarse al agua, cuya ceremonia se efectuó en el mes de Diciembre de 1505; á la vista y entre las aclamaciones de la muchedumbre, la que no volvió á contemplar más tan soberbio espectáculo; pues aquélla fué la última vez en que una Armada de galeras reales saliera construída de las atarazanas de Barcelona.

Cuando estuvieron en el mar y preparados para el viaje que iban á emprender, se vió que eran las mejores que surcaban por el Mediterráneo, pues allí vinieron cuatro de Sicilia, mandadas por el Capitán Tristán Dolz, y todas juntas con algunas naves de las dos coronas y varios buques sutiles se prepararon para recibir á su bordo la regia comitiva dándose á la vela del puerto de Barcelona, con rumbo á las aguas de Francia el 4 de Septiembre del año 1506.

Con viento sereno y tiempo favorable navegaron los tres primeros días, pero el martes se presentó el mal tiempo, y con mucha fatiga lograron llegar á Génova á los veinte días de navegación, donde ya les esperaba Gonzalo de Córdoba, deseoso de saludar á su Rey.

Desde allí, aumentada la flota con tres galeras de Nápoles que el Gran Capitán había traído para hacer honor al monarca; salieron nuevamente á la mar para Gelta; pero otra vez los vientos contrarios los obligaron á refugiarse en la bahía de Parefinos, en cuyo punto recibió el Rey noticias de España, comunicándole la muerte del Archiduque D. Felipe el Hermoso.

Con la noticia del suceso, le suplicaba la vuelta á Castilla en nombre de todos los Estados del Reino, el cardenal Cisneros; pero consideró tan segura la posesión de la corona que ya había tenido, y tan frescos los agravios recibidos, que continuó su camino á Nápoles, haciendo escala en Gaeta, en cuya plaza permaneció diecinueve días, saliendo de ella en fin de Octubre.

En Nápoles fué recibido con grandes festejos, y allí se detuvo en el arreglo de los asuntos del país, en lo que tenía mucha práctica, y en las obligaciones contraídas con Francia, como consecuencia de su impolítico enlace.

Acordadas en Cortes las diferencias del país como consecuencias de la pasada guerra y también los subsidios y la organización civil, dispuso su partida de regreso á la Península Ibérica, persuadido de que las ambiciones y desconcierto de los grandes, hacían que su presencia fuera en Castilla muy deseada.

El 4 de Junio de 1507, fué el señalado para que la armada Real, se diera á la vela.

Tomaron la vanguardia las galeras de Nápoles y algunos bergantines españoles con objeto de despejar el tránsito.

Empavesados los buques y hechas las salvas en naves y castillos, salió á la mar la Escuadra poniendo las proas á Génova, donde Fernando estuvo algunos días esperando al Gran Capitán, que se había quedado en Nápoles ultimando algunos asuntos de gobierno.

Reunido Gonzalo á la Armada Real, se trasladó ésta al puerto de Saona, donde el Rey de Francia había convenido verse con el de España; y en aquel puerto tuvo lugar una preciosa ceremonia naval, como pocas veces se habrá visto.

Antes que las galeras de Aragón, embocaran la entrada del puerto, salieron de gran gala y empavesadas todas las naves francesas, que hizo venir Luis XII; con los marineros subidos por las vergas, las banderas de las dos naciones, flotando interpoladas en todos los mástiles y en los alcázares, trompetas y clarines con otros instrumentos de la época, formando armonías.

La armada de Fernando, no menos provista de lujosos atavíos se engalanó de igual modo con los colores de ambos reinos, sobresaliendo los marinos y soldados de Aragón, por sus ropas amarillas y encarnadas y grandes escudos en el pecho.

Las galeras de España se cubrieron y alfombraron con riquísimos paños de grana y otros amarillos, y lo mismo las de Nápoles y Sicilia.

Cuando establecieron comunicación con las dos escuadras, se saludaron con salvas de artillería, sonando las músicas por una y otra parte.

Al entrar en el puerto se animó más aún el espectáculo con los vivas y aclamaciones de la multitud, que celebraba los cañonazos con entusiasmo, porque les aseguraba por entonces la paz.

Cuando ambas Escuadras dieron fondo con el mayor orden, fué á tierra Luis XII con sus caballeros y allí recibió á Fernando y los suyos, con gran consideración.

No nos detendremos en reseñar los juegos caballerescos, banquetes y fiestas donde se abrazaron los que antes habían combatido.

El Gran Capitán fué muy obsequiado; se sentó á la mesa con los dos monarcas, y Luis XII le regaló la cadena de oro que sobre su pecho llevaba.

Después de las conferencias diplomáticas, precursoras de la famosa liga de Cambray, ambas armadas volvieron á recoger sus gentes para volver á sus Estados respectivos.

Los de Castilla llamaban con afán al Rey Católico; y éste con las mismas ceremonias de amistad y respeto que á su arribo había recibido, salió satisfecho de Saona.

El Almirante real marcó la derrota á las costas españolas, y aunque en varias ocasiones los vientos contrarios estorbasen los progresos de la navegación, llegó al fin la Armada á Valencia el 20 de Julio; y en este puerto, después de dejar en tierra la regia

comitiva y de recibir las órdenes oportunas; se deshizo en diversas escuadras, conforme á la procedencia de cada una de las que habían formado el real armamento.

El Rey Fernando, permaneció unos días en Valencia arreglando varios asuntos; y después de las manifestaciones que recibía de Castilla, contando con el éxito de su presencia, partió para este Reino con acompañamiento conveniente, después de haber dejado arreglados conforme con sus deseos los asuntos del Reino de Aragón.

El estado de nuestra Marina de guerra era por esta época, si no floreciente, al menos ajustado á las necesidades de los tiempos y á la importancia de la nación, como lo prueba la relativa facilidad con que se llevaban á cabo grandes armamentos navales cuando la necesidad los demandaba.

Manuel Díaz y Rodríguez.

Madrid 15 de Marzo de 1904.

La telegrafía sin hilos

Obra escrita por los Jefes de la Armada D. Ramón Estrada y D. Eugenio Agacino.

Para dar idea á nuestros lectores de la meritísima labor de los autores de la *Telegrafía sin hilos*, así como del valor de esta obra, nada nos ha parecido mejor, después de haber leído el prólogo con que la encabeza el ilustre D. José Echegaray, que reproducir aquél, que dice así:

Habiéndome dispensado el honor D. Ramón Estrada y D. Eugenio Agacino de invitarme á que escribiese un prólogo para su obra titulada *La telegrafía sin hilos*, voy á cumplir este amistoso encargo con mucho gusto, pero con más brevedad de la que yo quisiera, y de la que la importancia de la obra merece.

La brevedad se impone, porque mis innumerables ocupaciones me impiden en absoluto hacer un estudio detenido de dicha obra, pues carezco materialmente del tiempo necesario para dar cima á la empresa á que se me invita.

Y en verdad que lo siento, porque el libro en cuestión, es único en España, hasta ahora; al menos yo no conozco otro de su clase.

Es de indiscutible utilidad, porque el problema de la telegrafía sin hilos es importantísimo, y está en cierto modo puesto á la orden del día; da honra á sus distinguidos autores, los cuales demuestran que en España, la cultura científica merece más consideración y más respeto que el que generalmente se le concede; y en suma, *la telegrafía sin hilos* de los Sres. Estrada y Agacino, no desmerece, ni mucho menos, de las principales obras que sobre esta materia se han publicado en el Extranjero. Es más, en ciertos puntos, la considero superior á muchas de ellas con tratarse de obras importantísimas, que han merecido el aplauso general, y que hoy pueden considerarse como clásicas.

La obra en cuestión, tiene un doble carácter: en primer lugar, es una obra técnica que puede servir de estudio y de consulta, y en su parte histórica, que es extensísima, y en sus descripciones y noticias, me parece más completa que casi todas las obras extranjeras.

Y como libro de propaganda, como libro de instrucción para todos aquellos que por vez primera quieran aleccionarse en el gran problema de Física, que por decirlo así, ha cerrado la marcha triunfal del siglo XIX, considero, que el libro en que me ocupo, es de un mérito verdaderamente extraordinario.

Está escrito todo él con una claridad, con un método, con una sencillez dignas de incondicional elogio.

En comprobación de esto, no citaré más que una sola teoría, entre todas las que abarca el trabajo de los autores españoles: la teoría de la sintonización; ó como dicen otros, de la sintonía.

El que aficionado á estas cuestiones de electricidad práctica, trata de estudiar por vez primera la transmisión directa de señales telegráficas sin el empleo de cables ó hilos de conducción, comprende fácilmente los principios en que se fundan, así el transmisor como el receptor: el generador de la chispa oscilante ó de la onda, en el primero; y el tuvo de Brauly ú otro cohesor ó revelador cualquiera, en el segundo, son aparatos tan sencillos, que toda persona de mediana cultura los comprende desde el primer instante. Pero, cuando de los principios generales se pasa á las aplicaciones, cuando se quiere estudiar detenidamente y en todos sus elementos la figura esquemática de una instalación determinada, el principiante se siente confuso, y no se da cuenta, ni de la utilidad, ni de la necesidad siquiera, de una porción de órganos que en la figura aparecen.

Ve por todas partes carretes de auto-inducción y placas condensadoras, ó, en general, condensadores de diferentes sistemas; y su imaginación se confunde, y no logra penetrarse del modo de funcionar de todos aquellos elementos del organismo.

Claro es, que sólo me refiero á los principiantes, no á los electricistas prácticos, ni á las personas que dominan la materia; pero en cuanto á los principiantes, repito, tengo la experiencia de muchas personas, que me han consultado dudas sobre este punto, y que andaban, como vulgarmente se dice, de todo en todo desorientadas.

Y si á esto se agregan los carretes de resistencia, se completa la maraña ininteligible; ininteligible, repito, porque no se pierda de vista que voy ocupándome en el libro de los Sres. Estrada y Agacino, bajo el aspecto de propaganda y enseñanza.

Pues bien, dichos señores, dan la clave de todos estos gerogliíficos, de carretes de auto-inducción y de condensadores, respecto al problema de la sintonización, de una manera sencillísima y elemental, con recordar tan sólo la fórmula clásica de Thomson.

$$t=2\pi\sqrt{LC}.$$

Con tener á la vista esta fórmula, desaparecen todas las dudas para el lector, y se explica perfectamente casi todos los carretes y condensadores que encuentra en el dibujo. En efecto, variando *L* que es el coeficiente de auto-inducción, y variando *C* que es la capacidad eléctrica, se hace variar *t* que es el período de las oscilaciones eléctricas, de un excitador dado, y se ponen al unísono el transmisor y el receptor.

Esta observación, ó este recuerdo, parece á primera vista que por ser cosa harto sabida, es casi una trivialidad; y sin embargo, esta trivialidad hace inteligibles muchas páginas de un libro y muchas figuras esquemáticas, que de otro modo no lo serían. Por eso, el recuerdo de éstas que pudieran parecer pequeñeces, dan valor magistral de propaganda y de enseñanza al notabilísimo libro de los dos autores españoles.

No he querido citar más que un sólo ejemplo; pudiera citar otros muchos, pero no pretendo alargar el presente prólogo repitiendo en forma descarnada y árida, lo que con tanto acierto, y por decirlo de este modo, con tanto jugo, se desarrolla en todo el libro.

Agregaré por lo que valga, que contiene numerosas figuras, ciento setenta y tres en totalidad, muchas de ellas, las más interesantes sin duda alguna, puramente esquemáticas; pero de una claridad, de una corrección y de una exactitud, que bueno fuera que se imitase en todas las obras de esta clase.

El libro se compone de una introducción; de dos partes principales; y de cinco apéndices.

En la *introducción*, se recuerda la adivinación del eminente físico español Sr. Salvá; y si la adivinación no parece exacta, dígase el presentimiento, respecto á la transmisión eléctrica sin hilos.

En la *primera parte*, que comprende dos capítulos, se explican sucesivamente, el método conductivo y el inductivo, exponiendo con perfecta claridad, y esta es una de las cualidades que más enaltecen la obra española, los diferentes sistemas y proyectos, y la serie de experiencias realizadas en el extranjero por diferentes físicos ó inventores.

En la *segunda parte*, que abarca desde el capítulo quinto al capítulo noveno, se estudia el método hertziano, con gran extensión, con irreprochable exactitud y con una relación de experiencias de sumo interés.

Así, el capítulo tercero, explica los fundamentos de dicho método hertziano, empezando por la teoría del eminente físico y matemático inglés Maxwell.

En el capítulo cuarto, se hace la descripción metódica y clarísima del sistema Marconi.

El capítulo quinto, está dedicado á las experiencias y progresos de este sistema.

El capítulo sexto, que es un capítulo magistral, como antes decíamos, está consagrado á la sintonía, exponiendo tres sistemas: el de Lodge Muirhead, el de Blondel y el de Marconi.

Aquí acaba, en cierto modo, la parte teórica y experimental. En el capítulo séptimo empieza la exposición de nuevas experiencias, que son aplicaciones en gran escala de dicho sistema Marconi.

Es, por decirlo así, el ilustre inventor que se siente en posesión de todos sus medios, y que se lanza á trausmitir las ondas hertzianas, no ya á través de algunos centenares de metros, sino á miles de kilómetros, procurando con noble ambición rodear la tierra por medio de la ondulación de Hertz.

Los capítulos octavo y noveno dan todavía nuevas, noticias por todo extremo interesantes, sobre trabajos realizados en Francia y Rusia, en España y en Alemania, haciendo constar y describiendo las instalaciones de la «Compañía Trasatlántica», el cohesor Ortega, y la instalación Cervera.

A las dos partes principales de la obra, siguen cinco apéndices sumamente útiles, á modo de complemento.

El apéndice I, es un sucinto resumen de la telegrafía con alambres conductores.

El apéndice II, trata de los condensadores.

El apéndice III, de la resistencia, inductancia y capacidad.

El IV, de las máquinas eléctricas y el V de los carretes de inducción.

En la anteportada, lleva el libro una lámina con doce fotografías de doce hombres ilustres, entre los que más han hecho progresar á la Ciencia de la electricidad y á sus aplicaciones, á saber: Oersted, Ampére, Faraday, Henry, Clerk-Maxwell, Hertz, Branly, Lodge, Righi, Preece, Willoughby-Smith y Marconi.

Realmente, entre las muchas aplicaciones maravillosas del fluído eléctrico, una de las más sorprendentes, es la de la transmisión de señales sin hilo conductor, á distancia de miles de kilómetros, y acaso llegue la perfección del sistema á tal grado en lo futuro, que las ondas hertzianas, como cinta invisible y maravillosa, puedan contornear el globo terráqueo y hasta volver al punto de partida. Esto es hoy un sueño; pero la Ciencia moderna va trocando en realidades muchos sueños aún no soñados.

Y si bien se considera, la posibilidad de transmitir señales eléctricas sin hilo conductor, no debiera sorprendernos, si consideramos que las ondas Hertz, son verdaderas ondas luminosas, pero invisibles.

Vibración del eter son éstas, como vibración del eter son los rayos de la luz que vemos; pero con esta diferencia que es capital: á saber, las ondas hertzianas, tienen una longitud enormemente mayor que las ondas de la luz ordinaria.

Precisamente en esta diferencia de longitudes de ambas ondas, estriba la posibilidad de la telegrafía sin hilos conductores.

Un rayo de luz, puede transmitir señales á distancia y á través del espacio, si en el punto de llegada recoge la retina humana los rayos que llegan. Sólo que, la retina del hombre, no puede recoger las anchísimas ondas del transmisor hertziano; para tales ondas nuestra retina es ciega, y por eso ha sido preciso inventar una especie de retina artificial, que no otra cosa es el cohesor de Branly, ó otro receptor equivalente.

Pero hay un punto que sorprende al que por primera vez estudia esta materia, á saber: que el rayo de luz va en línea recta y si encuentra un obstáculo en su camino, contra él se estrella y se extingue.

En cambio, la onda hertziana, tiene la propiedad maravillosa de plegarse á las ondulaciones del terreno, y hasta de ceñirse á la curvatura de los mares.

¿Por qué goza de esta propiedad? Ya lo explican los autores del libro. Porque en los rayos de la luz ordinaria, por ser su ondulación estrechísima, el fenómeno de la difracción tiene escaso valor; al paso que en las hondas hertzianas, que son infinitamente más anchas, la difracción se presenta en toda su intensidad: pudiéramos decir, que la sombra casi no existe, y que los rayos de este sistema, peinean por detrás de cada obstáculo.

Otras veces he presentado un ejemplo material de este fenómeno, y he de repetirlo aquí como recuerdo.

Una hoja metálica de plegadura muy estrecha adquiere, por decirlo de este modo, gran rigidez, y pasa rozando el borde de los obstáculos casi en línea recta, sin poder penetrar en la parte en sombra. Esa misma hoja con plegadura ancha, conserva su flexibilidad: es un sistema flojo, si se me permite la palabra, que va plegándose á todas las ondulaciones del suelo y á todas las curvaturas.

La imagen es tosca, más aún, imperfecta; pero creo yo, que es hasta cierto punto esquemática.

Por último, una observación puramente elemental, y que sólo á los principiantes que lean este prólogo va dirigida.

La onda hertziana, no es en rigor la señal telegráfica, ni llegaría al receptor con fuerza suficiente para mover un aparato, y pudiera tenerla, después de haber recorrido miles de kilometros y de haber decrecido en intensidad proporcionalmente á la relación inversa del cuadrado de las distancias.

Es más bien que una señal, una *causa determinante* que hace entrar en juego la energía de una pila local, la que á su vez puede, hacer entrar en juego otra de mayor potencia.

El cohesor es como una llave cerrada, que interrumpe el paso de la corriente eléctrica de la pila local. La onda hertziana abre, por decirlo así, la llave. Y se comprende, en efecto, que una fuerza muy pequeña sea incapaz de producir determinado efecto físico; y pueda sin embargo, hacer entrar en juego abriendo una llave muy sútil, á otra fuerza mucho mayor capaz de producirlo. Ni más ni menos que un guarda-agujas, sólo son mover las agujas, cambia la marcha de un tren, ó un niño pone en movimiento una máquina de vapor y hace entrar en acción centenares de caballos de fuerza sólo con dar vuelta á una llave.

La llave en nuestro caso, es el tubo Branly; el niño, la onda hertziana que llega rendida y exánime de haber caminado miles de kilómetros. Perdónesenme lo vulgar del ejemplo.

Concluiré este desordenado prólogo, repitiendo lo que dije al principio: que los autores del libro en que nos ocupamos, han escrito una obra de verdadera importancia, prestando singular servicio á la ciencia española y á la cultura en general, y demostrando sus extensos conocimientos y su gran competencia.

Y ya que de cultura científica hablamos, hay que reconocer y bueno es que consignemos, no por amistad ni por patriotismo, sino por estricta justicia, que existen en España muchos hombres de ciencia, muchos técnicos, muchos electricistas que conocen á fondo y aplican brillantemente la nueva ciencia eléctrica, en numerosas revistas, en libros y en folletos por todo extremo notables, y en trabajos prácticos de importancia.

Me atreveré á decir como síntesis, que el aficionado á estas materias que quiera en breve tiempo y con escaso trabajo ponerse al corriente de cuanto hoy se sabe, sobre el importante problema de la telegrafía sin hilos, lo conseguirá leyendo como preparación un admirable artículo del eminente matemático francés Monsieur Poncairé, que se publicó en el *Annuaire por l' an 1902* con el título de *La telegrafía sin hilos*, y estudiando después atentamente la obra de los Sres. Estrada y Agacino.

Con esto podrá leer después sin esfuerzo y comprender fácilmente cuanto se ha publicado ó vaya publicándose sobre el prodigioso invento.

José Echegaray.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Proyectos de Hacienda protestados.

Lisboa 14.

Una numerosa comisión de comerciantes de Porto, acompañada por otra de Lisboa, ha entregado en la Cámara de los Pares una razonada exposición contra varias medidas financieras.

El comercio de Lisboa ha cerrado sus establecimientos para dar mayor solemnidad al acto.

Orden perfecto.

Contra la enseñanza religiosa.

París 14.

Discútese el proyecto suprimiendo la enseñanza congregacionista, y se adopta por 318 votos contra 23 el párrafo primero en que se dice quedar proscripta en Francia la enseñanza en todos sus órdenes, para las congregaciones religiosas.

Vuelta á la normalidad..

Lisboa 14 (10'40 n.)

El comercio abrió de nuevo esta noche los establecimientos, recobrando la población su aspecto normal.

En las sesiones de las Cámaras de los Pares y de la de Diputados, las mayorías acogieron con aplausos los discursos de los Ministros, al presentar éstos las medidas de gobierno relacionadas con los motivos de la exposición del comercio dirigida al Parlamento.

Estadística aduanera.

París 15.

El Diario Oficial publica los datos estadísticos de la Dirección de Aduanas en los dos primeros meses del año corriente.

Las importaciones en dicho período se han elevado á 779.815.000 francos contra 750.308.000 á que ascendieron en igual período del año 1903. Las exportaciones han sido por valor de 679.269.000 francos contra 663.590.000 que importaron las de los meses de Enero y Febrero de 1903.

El Emperador de Austria.

París 14.

Los periódicos de Viena desmienten la noticia de que el Emperador Francisco José vaya en Junio próximo á Bruselas á devolver la visita que recientemente le hizo el Rey Leopoldo de Bélgica.

LAS CLASES PASIVAS

En cumplimiento de lo que dispone la ley de 25 de Julio de 1855, y conforme á lo prevenido en las reales órdenes de 29 de Diciembre de 1893, 4 de Marzo de 1897 y demás disposiciones vigentes, los individuos de Clases pasivas que tienen consignado el pago de sus haberes en la Pagaduría deberán presentarse á pasar la revista anual ante el señor Interventor de la misma, dentro del mes de Abril próximo, desde las nueve de la mañana á la una de la tarde, por el orden de nóminas que se expresan á continuación.

El acto de la revista tendrá lugar, para todas las clases, en las oficinas de la intervención citada, establecidas en la calle de Atocha, número 15.

Los pensionistas por cruces se presentarán á la revista los domingos, con las variantes de horas que están indicadas en cada grupo.

Día 3 de Abril de 1904. Remuneratorias, exclaustrados, secuestros y cesantes de todos los ministerios.—Día 3, de nueve á doce (cruces): Sargentos, plana mayor de tropa, cabos, soldados, letras A á Ll.—Día 4: Jubilados de todos los ministerios.—Día 5 (retirados): Coroneles, tenientes coroneles y plana mayor de jefes.—Día 6 (retirados): Marina y comandantes.—Día 7 (retirados): Capitanes, tenientes y alféreces.—Día 8 (retirados): Sargentos, cabos y plana mayor de tropa.—Día 9: Montepío militar, letras A y B.—Día 10, de nueve á doce (cruces): Soldados, letras M á Z.—Día 11: Montepío militar, letras C, D y, E.—Día 12: Montepío militar, letras F y G.—Día 13: Montepío militar, letras H, I, J, K, L y Ll.—Día 11. Montepío militar, letras M y N.

Día 15: Montepío militar, letras O, P y Q.—Día 16: Montepío militar, letras R y S.—Día 18: Montepío militar, letras T á Z.—Día 19: Montepío civil, letras A y B.—Día 20: Montepío civil C, D y F.—Día 21: Montepío civil, letras F, G, H, I, J y K.—Día 22: Montepío civil, letras M, O, P y Q.—Día 25: Montepío civil, letras R y S.—Día 26: Montepío civil, letras T á Z.—Día 27: Retirados, soldados:.—Día 28: Provisionales de Ultramar.

El viaje del Rey.

(POR TELÉGRAFO)

Vigo 14 (2'40 t.) Urgente.

El *Giralda* llegará esta noche, obedeciendo su retraso á los trabajos que en su decorado ha habido que hacer.

Los buques *Pelayo*, *Audaz*, *Urama* y *Vasco*, dejando su actual fondeadero en el interior, se colocarán en orden de escuadra frente á la población.

El miércoles, de madrugada, los vaporcitos de pesca de toda la ría formarán dos largas filas, dejando en el centro un canal de doscientos metros para el desfile del *Giralda*, que será verdaderamente imponente. Dada la importancia de las industrias marítimas de Galicia, se espera que formarán unos cien vapores, prohibiéndose que toquen las sirenas.

Permanecerán en Bouzas fondeados y engalanados.

Ante la posibilidad de que desembarque el Emperador, han llegado á nuestra población dos inspectores de policía de Alemania.

* *

Palma 14 (10,30 n.)

Comunican de Mahón que el cónsul de Alemania en aquella ciudad, ha recibido de su Gobierno un despacho anunciando que en la mañana del 23 del actual, llegará allí el *Koening Albert* que conduce al emperador Guillermo, zarpando al anochecer con rumbo á Nápoles.

Vigo 15 (12'15 t.).

Teniendo en cuenta que Ouessant dista 438 millas de Vigo, se calcula que el *Koening Albert*, que conduce al Emperador Guillermo, tardará veintisóis horas en llegar á este puerto.

Es de suponer, por lo tanto, que arribará á las doce de la tarde.

Sin embargo, á las once y media no había embocado aún la ría.

Reina un fuerte nordeste, la mar está picada, y hay ligeros chubascos.

Si mejora el tiempo tan desagradable ahora, se cree que el emperador desembarcará, revistando con el Rey la brigada que formará en las avenidas del puerto.

Esta noche habrá iluminación general en las avenidas, velada y función pirotécnica.

La ciudad está engalanada.

Se observa escasa animación,

Vigo 15 (10'15 m.)

El *Giralda* ha fondeado cerca de tierra.

En el consulado alemán se cree que el *Koening Albert* no entrará hasta mañana.

SUCESOS

En la calle de Luchana, núm. 21, portería, fué asistida ayer por los médicos de la Casa de Socorro de Chamberí, una mujer llamada Fermina Rodríguez, de treinta y siete años, la cual había tomado equivocadamente unos polvos que creyó eran sulfato de sosa y la produjeron una fuerte intoxicación.

En la fábrica de electricidad de la calle del Gobernador explotó un condensador, produciendo gran alarma entre los obreros de dicha fábrica y el vecindario, aunque por fortuna no ocurrieron desgracias personales.

Ayer fué detenida María González Sánchez, de veinticinco años, á petición de Mauricio García, por manifestar éste que aquélla le había sustraído un reloj de bolsillo, empeñándolo después.

En una cristalería establecida en el número 8 de la calle de Pérez Galdós, venía desde hace tiempo sacando cristales un muchacho á nombre de un parroquiano de la casa llamado señor Salas.

Este señor, que es amigo de los dueños, fué ayer de visita á la casa, y negó que hubiera mandado por cristales, y poco después se presentó él y el chico siendo conducido al Juzgado de guardia.

El valor de los cristales, asciende á mil pesetas.

Doña Severina Deorrum denunció ayer al Juzgado de guardia, á dos sujetos que se presentaron hace días con dos niñas para que les diera instrucción, pidiendo dicha señora por este servicio mil pesetas mensuales.

---

23 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA,,

JUAN FRANCO

EL GUARDIA-MARINA

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

cuerdas, y el buque caminaba lentamente hendiendo las azulados aguas. El capitán y el primer teniente estaban en el portalón conversando y la mayoría de los oficiales con sus cuadrantes y sextantes estaban tomando la altura del sol por ser ya cerca del medio día.

Las cubiertas estaban ya limpias y blancas y los pajes de escoba habían dejado sus bruzas, mientras los marineros se ocupaban en adujar las cuerdas; era aquella una escena de alegría, actividad y orden, muy consoladora después de cuatro días de padecimientos y de encierro, de los cuales acababa de salir Juan.

El capitán que le vió le llamó y le preguntó benévolamente cómo se encontraba; el primer teniente le dirigió también una sonrisa y muchos de los oficiales, así como sus segundos le congratularon por su mejoría.

El mayordomo del capitán se llegó á él, tocó su sombrero y le pidió el favor de acompañarle á comer en el camarote.

Juan era la esencia de la cortesía, tocó también su sombrero y aceptó la invitación.

Juan estaba pisando una cuerda que un marinero recomponía; el marinero tocó su sombrero y le pidió el favor de separarse; Juan se quitó el sombrero y separó el pie de la cuerda.

El oficial mayor del buque se tocó el sombrero y dijo al primer teniente que en aquel mismo momento eran las doce; el primer teniente se tocó el sombrero y comunicó la noticia al capitán; el capitán se tocó el sombrero y le dijo al primer teniente que diese sus órdenes.

El oficial de guardia se tocó el sombrero y preguntó si tocaría á comer y el capitán se tocó el sombrero y dijo: «Cuando usied guste.»

El guardia marina recibió sus órdenes, se tocó el sombrero y las comunicó al segundo contramaestre, el cual se tocó también el sombrero y los pitos resonaron alegremente.

—Muy bien, pensó Juan, la urbanidad parece estar á la orden del día y todos se guardan igual respeto mútuamente.

Permaneció en la cubierta, miró por entre las portas, dirigió la vista hacia abajo y observó las olas azules; volvió luego los ojos arriba y contempló las altas berlingas ondeando y trazando con sus puntas al parecer, una parte del claro firmamento, obedeciendo á los movimientos del buque. Miró luego hacia adelante á la fila de cañones que formaban línea á ambos lados de la cubierta, después se subió á uno de los cañones y se recostó sobre los cois para mirar la tierra distante.

—Caballerito, quítese usted de ahí, dijo en tono seco el oficial mayor del buque que entonces era oficial de guardia.

Juan miró alrededor.

—¿Me oye usted? con usted hablo, dijo de nuevo el oficial.

Juan se indignó ante aquel tono y pensó que la urbanidad no era tan general en el buque como él había supuesto.

El capitán Wilson estaba entonces sobre cubierta y le dijo:

—Venga usted aquí señor Franco. Es regla del servicio que nadie llegue á los cois, sino en caso de necesidad; yo nunca llego ni el primer teniente tampoco, ni ninguno de los oficiales; por tanto, la igualdad exige que tampoco usted esté ahí.

—Ciertamente, dijo Juan; sin embargo, no veo por qué ese oficial del sombrero reluciente, se ha de enfadar conmigo y no hablarme como á un caballero tan bueno como él.

—Ya se lo he explicado á usted señor Franco.

—Sí, recuerdo ahora que dijo usted que era celo por el servicio; pero este celo me parece una cosa desagradable y es lástima que no pueda hacerse el servicio sin él.

El capitán Wilson se echó á reir y se separó de Juan.

Poco después, paseándose arriba y abajo sobre cubierta con el oficial mayor, le indicó que no debía hablar con tanta severidad á un muchacho que había cometido un error tan insignificante solo á causa de su ignorancia.

El señor Smallsole, el oficial mayor del buque, que era un personaje grosero y no le gustaba que desaprobasen su conducta aun cuando no tenía reparo en herir los sentimientos de los demás, determinó hacer pagar á Juan en la primera ocasión oportuna aquella especie de reprensión que había recibido del capitán.

Juan comió en la cámara del capitán con mucha satisfacción porque vió que todos brindaban con él y todos en la mesa del capitán parecían á un nivel de perfecta igualdad.

A los postres, apenas hacía cinco minutos que éstos se habían puesto sobre la mesa, Juan comenzó á hablar sobre su tema favorito; todos los circunstantes le miraron con sorpresa al oir aquella doctrina inaudita, predicada á bordo de un buque de guerra.

El capitán discutió el punto sin ofender mucho los sentimientos de Juan, riendo todo el tiempo que duró la conversación.

Debe observarse que este día era, por decirlo así, el primero en que realmente se presentaba Juan á bordo y en que daba á conocer en la mesa del capitán sus ideas particulares.

Si los comensales del capitán, que eran el segundo teniente, el contador, Jolliffe y uno de los guardias marinas se admiraron de que en presencia del jefe se sustentaran tan heréticas opiniones, no quedaron menos admirados al ver las respuestas frías y de buen humor que le había dado el capitán Wilson.

La relación de la audacia de Juan y de todas las palabras y opiniones que había expresado (por supuesto muy aumentadas) circuló aquella tarde por todo el buque; se habló del asunto en la sala de armas por los oficiales; se discutió por los guardias marinas al pasear sobre cubierta; el mayordomo del capitán de la tertulia que reunió junto la chimenea, hizo también la narración de la nueva doctrina; el sargento de marina dió su opinión en el rancho, diciendo que aquellas ideas eran

Y ayer se presentaron de nuevo diciendo que llevaban las mil pesetas estipuladas, pero pidiendo 250 como regalo por tan lucrativa lección.

La incauta señora les entregó la cantidad que pedían, y quedando en su poder un sobre, que según los desconocidos manifestaron contenía mil pesetas, y que una vez abierto resultaron prospectos y recortes de periódicos.

En la Casa de Socorro del distrito de Buenavista, fué auxiliada Soledad Carrasco de una herida de pronóstico reservado en la mano izquierda, producida por haber sido atropellada en el Paseo de Recoletos por el automóvil que guiaba D. Virgilio Martín, á quien acompañaba el hijo del Sr. Maura.

En la Casa de Socorro del Distrito del Congreso, fué asistido ayer Ramón Fernández, de cincuenta y cuatro años, de varias lesiones que le produjo Francisco Ochando.

A las tres de la mañana de hoy, ha sido detenido un sujeto llamado Manuel Bollinas, de 25 años, Ayudante de ingenieros, que en el Café de la Marina y en la taberna del número 30 de la calle de Jardines se fingía agente de autoridad.

Fué conducido al Juzgado de guardia.

Guerra ruso-japonesa.

DE NUESTRO SERVICIO

Dos infundios.

Tien-Tsin 14.

Un despacho de Port-Arthur, fecha de ayer á las siete de la tarde, dice que no descansa en ningún fundamento serio el rumor de la ocupación de aquella plaza por las tropas japonesas.

Carecen de toda importancia las turbulencias xenófobas del Chansi.

Al teatro de la guerra.

San Petersburgo 14.

A fines de Marzo marcharán al teatro de la guerra el décimo cuerpo del ejército que se halla en Kharkow y el décimoquinto que ha sido concentrado en Moscou.

Un encuentro.—Tranquilidad.

San Petersburgo 15.

Un telegrama oficial del jefe de Estado Mayor del ejército del Extremo Oriente, da cuenta de que el día 8 del actual, una patrulla de soldados de caballería, rusos, tuvo un encuentro con un destacamento de caballería japonesa, cerca de Pakehen, poniendo á este último en dispersión.

Añade que la población de la Mandchuria, sigue tranquila.

Desmiente que las tropas japonesas hayan descendido hacia el Norte de Gensan.

Bombardeo.

Londres 15.

El *Daily Mail* publica un telegrama de Nioni-Cho Nang, diciendo que dos acorazados, dos cruceros y dos torpederos japoneses se aproximaron el jueves á la bahía de Daluy y bombardearon la isla de Santas, destruyendo el lazareto, el hospital y el faro. Como la plaza carece de guarnición, no pudo oponer resistencia. Por encontrarse en la línea de tiro, cayeron sobre Falienwan algunas bombas.

En la boca de Port-Arhur han sido echados á pique cuatro vapores, para dejar solamente libre un pequeño canal de entrada.

Noticia de Puerto Arturo.

Londres 15.

Dice un telegrama de Port-Arthur, que hoy sigue la tranquilidad en la plaza y sus contornos.

No hay noticia de los ejércitos de tierra que, probablemente, se limiten á operar reconocimientos.

LAS CORTES

SENADO

Sesión del día 15.

Comienza la sesión á las tres y veinte, presidida por el Sr. Azcárraga.

En el banco azul, el ministro de Estado.

Aprúebase el acta de la sesión de ayer.

El ministro de Estado, contesta á preguntas que en anteriores sesiones le dirigió el conde de Casa Valencia, relacionadas con los tratados de propiedad literaria con las repúblicas hispano-americanas.

El conde de Peña Ramiro, pregunta qué conducta piensa seguir el Gobierno, con los buques de las naciones beligerantes que toquen en nuestros puertos.

El Ministro de Estado contesta que la que corresponde á una nación neutral,

El Conde de Peña Ramiro vuelve á lamentarse de la frecuencia con que se cambian los nombres á las calles de Madrid y se entra en la

ORDEN DEL DÍA

Apruébase sin debate el proyecto de ley concediendo el ascenso á los sargentos del Cuerpo de Inválidos.

En votación definitiva se aprueba la concesión de recursos extraordinarios al Ayuntamiento de Barcelona, para el ensanche interior de aquella capital.

No habiendo más asuntos de que tratar, se levanta la sesión.

CONGRESO

Sesión del día 15

A las tres se abre la sesión presidida por el Sr. Romero.

(En el banco azul los Sres. Maura, Sánchez Guerra y Toca).

Se lee el acta y en votación nominal, pedida por demócratas y republicanos, es aprobada.

El Sr. Romero relata el incidente ocurrido ayer en los pasillos del Congreso. Da cuenta del feliz término de la cuestión, exhortando á todos para que no se dejen arrastrar por la pasión política y velen por el honor y prestigio del Parlamento.

El Sr. Marenco pide un expediente electoral.

Se lee y apóyala el Sr. Moret (D. L.) una proposición de ley que es tomada en consideración.

El Sr. Tovar formula un ruego relacionado con caciquerías de su distrito.

El Sr. Puigcerver, laméntase de que Lerroux atacase ayer al juez de San Martín de la Vega, y del de Jetafe.

Manifiesta que ha sido sin duda mal informado el Sr. Lerroux.

No niega que haya existido procesamiento, pero asegura no ha habido tanto como lo que denunció Lerroux.

El Ministro de Gracia y Justicia manifiesta que según sus informes, el juez de primera instancia de Jetafe, es una excelente persona.

Respecto al juez de San Martín de la Vega no ay—dice—más que un procesamiento pendiente aún de la Audiencia.

El Sr. Lerroux, declara que no le han convencido.

El no afirmó ayer que estaba procesado el juez de San Martín, sino que por el hecho de haber sido sometido á algunas diligencias, ya bastaba para que un funcionario judicial lo fuese.

Denuncia, sin embargo, hechos cometidos por el juez citado, para demostrar que es indigno de ser tal funcionario.

Respecto al de Jetafe dice que está comprobado cobra del presupuesto carcelario, lo cual resulta un cohecho.

Rectifica el Sr. Puigcerver sosteniendo que los citados funcionarios son *unas almas de Dios*.

El Sr. Nocedal explica por qué no intervino él en el asunto, manifestando que razones de parentesco le impedían hacer estas denuncias.

El Sr. Lerroux ha hecho—dice—graves denuncias, pero yo las haré más graves cuando pueda presentar documentos.

Yo creo—dice—que el Sr. Puigcerver se ha levantado á defender á dichos funcionarios porque es el cacique del distrito.

Anuncia una interpelación al Gobierno sobre este asunto.

Rectifica Puigcerver, defendiéndose de los ataques del Sr. Nocedal.

Rectifica el ministro de Gracia y Justicia.

El Sr. Mayner pregunta al ministro de Gracia y Justicia en qué distingue su democracia de la del Sr. Anglés. ¿O es que cree su señoría que yo soy dinamitero? (Risas.)

El Sr. Toca contéstale, diciendo que él no ha ha hecho distingos, pero que la potencia de su voz le hace ser más revolucionario que sus compañeros de minoría.

El Sr. Mayner: Yo hablo en esta voz, para que me oiga toda España, porque es la voz de la verdad, y no la falseo como muchas veces lo hacen sus señorías.

El Sr. Silvela (D. Eugenio), denuncia que en Valdepeñas no llegan muchas cartas á poder de sus destinatarios porque las interceptan sin duda los mauristas.

Le contesta el Sr. Sánchez Guerra, rechazando que sean mauristas, ni otros políticos, los causantes de que se intercepte la correspondencia.

El Congreso pasa á reunirse en secciones.

A las seis y cuarto se reanuda la sesión.

Se lee el dictamen de la Comisión mixta concediendo exención de derechos arancelarios, á los materiales inútiles de hierro y acero que se venden en España procedentes de las Compañías de ferrocarriles, y se destinen á la refundición.

Pónese á discusión el proyecto sobre rebaja de carbones.

Informac ón de Marina.

Han sido nombrados capitanes de la Marina mercante, D. Osmundo Salaguren Beascoa, D. Félix Zabala, D. Juan García Pérez, D. Justo Marles Villarodena y don Emilio Dauria Goborda.

***

Durante la ausencia del Ministro de Marina queda encargado del despacho ordinario el Director del Material, Capitán de navío de primera clase D. José Jiménez Franco.

***

Ha sido aprobado el embarque en el acorazado *Pelayo* del Alférez de navío don Pascual Cervera y Jácome, para que desempeñe el cargo de segundo Profesor de los guardias-marinas que van á bordo de dicho buque.

***

Se ha nombrado para la secretaría de la Comandancia general del Arsenal de la Carraca, al capitán de fragata D. Jacobo Toron y Campuzano en relevo del jefe de igual categoría D. Adriano Sánchez Lobatón, que ha cumplido con exceso el tiempo reglamentario.

***

Se ha resuelto que quede agregado á la Jurisdicción de Marina en esta corte el capitán de fragata de la Escala de reserva D. Federico Loygorri de la Torre.

***

Para la completa habilitación del crucero *Princesa de Asturias* se han concedido los siguientes presupuestos parciales:

	Materiales.	Jornales.	Total.
Ramo de Ingenieros.....	64.520'13	42.012'60	106.532'73
Idem de Artillería.....	2.216'92	10.666'00	12.882'92
Idem de Armamentos.....	3.212'38	666'00	3.878'38
Adquisición de herramientas y efectos de cargo.....	20.603'38	»	20.603'84
Sumas....	90.553,27	53.344,60	143.897,87

INFORMACIÓN POLÍTICA

Consejillo.

Anoche, después de terminada la sesión del Congreso, se reunieron los ministros en su despacho de aquella Cámara, para cambiar impresiones sobre el resultado del debate.

Se convino en que no había necesidad de contestar al discurso del Sr. Villaverde, puesto que se había limitado á una exposición de motivos de su proyecto, y que en el curso de la discusión llegarán las oportunidades de hacer el Gobierno declaraciones.

El ministro de Hacienda se ocupó en preparar la candidatura para la Comisión que han de elegir esta tarde las secciones del Congreso, para entender en el proyecto sobre mejora de los cambios.

Estando en esta labor de repasar las listas de las secciones y designar nombres, se supo que había propósitos de presentar contracandidatura, con el apoyo de las minorías.

En el acto se dió orden para avisar á los diputados de la mayoría, á fin de que concurrieran á la sesión de esta tarde y asegurar el triunfo de la candidatura ministerial.

Los viajantes de comercio.

La Comisión de representantes y viajantes del comercio y de la industria de Barcelona, fué ayer recibida en audiencia privada por S. M. el Rey, al cual expusieron sus proyectos, entre otros, la creación de una Escuela práctica y de un sanatorio internacional para los viajantes.

El Rey les recibió con sumo agrado, simpatizando con su pensamiento y poniendo su firma en un album en que se insertan ambos proyectos.

La Comisión, que pasó también á saludar á la Reina, la Princesa de Asturias y las Infantas, salió altamente satisfecha de la acogida que se le ha dispensado en Palacio.

Los villaverdistas.

En una de las secciones del Congreso reuniéronse anoche varios amigos del señor Villaverde, asistiendo los Sres. Silvela (D. Eugenio), Gasset, Burell, Cavestany y Alba.

Parece que se tomaron acuerdos para la reunión de secciones, en las cuales se proponen combatir las candidaturas que el Gobierno presente para las diferentes Comisiones.

Matrimonios militares.

El Sr. Nougués y otros republicanos han presentado dos enmiendas al proyecto relativo á matrimonio de los militares, suprimiendo los informes que en el proyecto se exigen y anulando también la excedencia de dos años que en el mismo se establece.

Derrota del Gobierno.

En la reunión de secciones verificada esta tarde en el Congreso para elegir la Comisión encargada de emitir dictamen en el proyecto de convenio con el Banco de España, el Gobierno ha sufrido una derrota con la cual acaso no habría contado el señor Maura y que tanto por esto como por la significación que tiene habrá de procurarle más de un serio disgusto.

El Gobierno, cumpliéndose lo que se había anunciado, presentó candidatura completa para la comisión de referencia y frente á la ministerial presentó el Sr. Villaverde otra candidatura.

De lo reñida que ha sido la lucha da idea el hecho de que el Sr. Dato que figuraba en la candidatura del Gobierno, resultó elegido por solo tres votos y en alguna otra sección la mayoría obtenida por el candidato ministerial ha sido de un sólo voto.

Pero la verdadera derrota la ha sufrido el Gobierno en la sección cuarta, en la cual el Sr. Villaverde presentó su candidatura frente á la del ministerial señor conde de Albay.

Antes de procederse á la votación, el señor Villaverde expuso claramente el concepto que le merece el proyecto del señor Osma, que no responde—dijo—á la política financiera del partido conservador, porque esa política es la que yo represento según se ha demostrado en las frecuentes discusiones mantenidas en las dos Cámaras.

Seguidamente se procedió á la votación, resultando elegido el Sr. Villaverde.

Para el Gobierno, el triunfo del ex presidente del último Gobierno conservador, supone algo más que la derrota de un candidato, pues el Sr. Villaverde por su categoría de ex presidente del Congreso y del Consejo de Ministros, habrá de presidir la Comisión, y en este sentido su influencia en los trabajos de la Comisión y después en el curso de los debates, será decisiva.

Los comentarios que en los pasillos se hacían esta tarde, no podían ser más pesimistas para el Gobierno y para el proyecto del Sr. Osma.

¿Suspensión de sesiones?

Esta tarde se daba por seguro en el Congreso que las Cortes suspenderán sus tareas el día 18 del corriente mes, sin que el Gobierno intente sacar adelante ninguno de los proyectos que actualmente están pendientes de discusión.

El viaje del Rey.

Telegramas oficiales recibidos en el Ministerio de la Gobernación comunican que S. M. ha sido objeto de cariñosísima manifestación de simpatía en todas las estaciones en que el tren real se ha detenido, y que á su entrada en Orense ha sido entusiásticamente ovacionado por el pueblo, que en masa acudió á recibirle, siguiéndole después en la visita que hizo á diversos puntos de la población.

***

Según noticias de esta tarde, el trasatlántico en que hace su viaje el Emperador de Alemania, se ha visto obligado á entrar de arribada en Dower, á causa de las nieblas que reinan en el Canal de la Mancha.

Con este motivo, pudiera ocurrir que el Kaiser no llegue á Vigo hasta el miércoles, en cuyo caso, el regreso de S. M. á Madrid habría de retrasarse también un día.

Comisiones del Senado.

La Comisión de la Alta Cámara del proyecto de Jurados industriales ha nombrado presidente al Danvila y secretario al Sr. Ortuño.

Ante la Comisión del proyecto de reforma electoral han informado á última hora de la tarde el ministro de la Gobernación.

PUBLICACIONES

Entre las notas gráficas que contiene el número diez de *La Ilustración Española y Americana*, son muy notables las que reproducen: la visita de S. M. el Rey á la Academia Española monumentos nacionales españoles, y fotografías de la guerra ruso-japonesa.

***

La Vida Marítima.

El número 79 de la notable revista decenal ilustrada *Vida Marítima*, ofrece gran interés por su miuciosa y excelente Crónica de la guerra ruso-japonesa, escrita por distinguidos escritores y profusamente ilustrada con multitud de grabados de personajes, buques y planos, que hacen de tan acreditada revista una publicación que puede figurar dignamente entre las mejores de su clase, tanto de España como del Extranjero, como demuestra el siguiente

SUMARIO

Texto: Crónica internacional, Genaro Alas.—Crónica de la Guerra: La Llave, Navarrete, Redondo.—La deserción del marino mercante, Licenciado Aguilieras.—Sección de la Liga marítima: Política marítima, *A. N.*—Las pesquerías de Coral en el Mediterráneo, *Nautilus*.—Política comercial con América.—Información general.—Movimiento marítimo comercial: Buques, fletes y mercados.—Noticias oficiales.—Nuestros grabados,—Anuncios.

Grabados: General Kuropatkine.—Soldados de la infantería rusa.—Sección del Transiberiano.—Vista de Chemulpo.—Combate naval de Chemulpo.—Plano de la entrada de Puerto Arturo.—Torpederos japoneses.—Plano del Puerto de Wladivostock.—Abriendo canal en el Puerto de Wladivostock.—Cubierta de un buque ruso.—Transporte ruso *Yenisei*.—Crucero japonés *Asama*.—Yacht pesquero del vapor *Hellana* (tres grabados).—Vapor de ruedas *Ulster*.—Aparato Wrightson.—Equipo *Uffaa*.—Yacht *Yra*.

Monumento nacional

Suscripción popular.

(Continuación).

D. Agustín Valderrama, Betanzos (Coruña), 5 pesetas; D. Joaquín Rivero, Profesor Escuela pública de niños de Carabanchel Alto, por su recaudación, 6,85; los Ayuntamientos de Carabanchel Alto, 5; ídem de Cantespino (Segovia), 5; íd. de Lezama (Alava), 5; íd. de Ciordia (Navarra), 15; de la provincia de Guadalajara, el de Abarcón, 5; Castilforte, 5; el de Imar, 5; Madrigal, 2,50; Pastrana, 10; Peralejos, 15; Riva de Santiusto, 2; Tierzo, 5; Trillo, 5; La Puerta, 5; Valdepeñas de la Sierra, 3; y Valtablado del Río, 1; empleados y obreros de la Fábrica de Electricidad del Norte, 79,75; Regimiento Infantería de Zamora núm. 8, en el Ferrol, 14; administración de Loterías núm. 2, de Huelva, por su recaudación, 7; íd. núm. 5 de Pamplona, por ídem, 54,50; íd. la de Calatayud (Zaragoza), por ídem, 10; y el Guadalete de Jerez, por ídem 378,75.

Total, pesetas, 90,900,26.

***

Se ruega encarecidamente á todas las personas y Corporaciones que en gran número ofrecieron donativos ó se prestaron á recaudarlos se tomen la molestia de recaudarlos cuanto antes á la Tesorería Central, devolviendo en otro caso los carteles y relaciones, y evitando el crecido gasto que supone dirigirse á cada uno individualmente por medio de carta. Los que con tanto patriotismo acogieron la idea, no es posible nieguen ahora el favor que se les pide.

El opulento y celosísimo Presidente de la Cámara española de Comercio en París, nuestro excelente compatriota D. Julio Santarelli que, desde el primer momento, fué uno de los más activos propagandistas del proyecto, adquiriendo con ello un título más al respeto, á la consideración y á la gratitud de España, trabaja activamente por reunir una buena colección de cuadros y otros objetos para rifarlos con destino al monumento, contrastando la indiferencia conque en general los artistas españoles han acogido la idea, con el generoso entusiasmo de que dan muestras los extranjeros, y sobre todo los franceses. El notable pintor Pablo Ortion, secunda eficazmente las gestiones del tercero Santarelli, esperando que entre ambos conseguirán un brillante resultado.

Los donativos se reciben en las oficinas del Consulado de España, en París.

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA)

Elecciones.

Buenos Aires 15.

Ayer se efectuaron las elecciones para renovar la mitad de la Cámara con arreglo á la nueva ley electoral que establece el escrutinio unipersonal. No ocurrió ningún desorden.

El partido nacional ha triunfado con gran mayoría.

La oposición, de sesenta puestos, ha obtenido nueve.

Uno de ellos corresponde al partido socialista, que por primera vez consiguo representación parlamentaria.

NOTICIAS

Los dueños de las vaquerías que van á ser clausuradas con arreglo á las nuevas disposiciones municipales, piensan interponer recurso de alzada contra dicho acuerdo, y además solicitarán la clausura general de todas las vaquerías, fundando dicha pretensión en lo prevenido en el artículo 489 de las Ordenanzas municipales.

Ha quedado constituída la Junta Directiva de la Sociedad Gimnástica Española, en la forma siguiente:

Presidente: Excmo. Sr. Conde de Romanones; vicepresidente 1.°, D. Joaquín Moral; ídem 2.°, D. Emilio Sánchez; secretario general, don Carlos Rojas; vicesecretario, D. José Jiménez; contador, D. Julián Valle; tesorero, D. José Valls; vocal 1.°, D. José Ambite; ídem 2.°, don Rodríguez; ídem 3.°, D. José Sedeño; ídem 4.°, D. Miguel Rodríguez.

En el Hospital de la Princesa, ha fallecido ayer, á consecuencia de una pulmonía, el exinspector de Policía, Francisco Luna, de quien tanto se habló con motivo del proceso instruído á varios policías, cuando se resucitó la estafa al «Cantinero» y se procesó también á María Reina.

Han sido recogidos por orden gubernativa, los periódicos de Barcelona *El Rojo y Verde*, *El Sicaliptico* y *El Piripitipi*, por demasiado festivos.

Los vendedores fueron multados con 15 pesetas.

Ha quedado honrosamente zanjada una cuestión personal entre los Sres. D. José Cánovas y Varona y D. Francisco Rodríguez Mata, habiéndo resultado éste último con una ligera herida de espada en el cuello.

Ayer fué recibida por SS. MM. y AA. RR. la Comisión de viajantes y representantes de Barcelona, siendo acogidos con gran benevolencia y se manifestaron conformes con los acuerdos de dicha Comisión, que consisten en fundar una Escuela práctica para viajantes de comercio y un sanatorio internacional para los mismos.

Los señores citados salieron de Palacio sumamente complacidos de las bondades de que fueron objeto por parte de la familia Real.

Hoy, á las nueve y media de la noche, en la Real Academia de Jurisprudencia, continuará la discusión de la Memoria de D. Luis Amado y R. de Villaverde, «España ante las futuras contingencias internacionales.»

Los tablajeros de Madrid y Barcelona han notificado á las autoridades locales respectivas, que en breve se venderá toda clase de carne con aumento de precio.

Hibraltar está haciendo un consumo anormal de ganado vacuno.

Tres tratantes de Barcelona, se han comprometido á exportar al extranjero mientras dura la campaña ruso-japonesa, 2.000 toneladas mensuales.

Ha fallecido en Murcia, víctima de una aguda y repentina enfermedad, D. Emilio Ibáñez, hermano de nuestro querido amigo y compañero en la prensa, D. Antonio Ibáñez González.

Tanto á éste, como á su distinguida familia, enviamos nuestro más sentido pésame.

Anteojos roca precisión

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

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

10.000 Ostras diarias se reciben de Arcachón en el *Centro Riojano*, Preciados, 22.

No compren Ostras sin conocer antes los precios y clase de las que trae esta acreditada casa.

LA BOLSA

COTIZACIÓN OFICIAL DE AYER

FONDOS PÚBLICOS	PRECIO
4 por 100 perpetuo interior	
Fin corriente	74 75
Idem próximo	00 00
Al contado	
Serie F, de 50.000 pts. nominales	74 80
» E, de 25.000 » »	74 80
» D, de 12.500 » »	74 85
» C, de 5.000 » »	74 80
» B, de 2.500 » »	74 80
» A, de 500 » »	74 90
» G, y H de 100 y 250 »	90 00
5 por 100 amortizable	94 10
5 por 100 amortizable.—Contratos	00 00
Bancos y ferrocarriles	
Acciones del banco de España	479 00
Cédulas hipotecarias al 5 por 100	000 00
» » al 4 por 100	00 00
Compañía Arrend.ª de Tabacos	435 00
Otros valores	
Sociedad Eléctrica de Chamberí	000 00
Idem íd. íd., obligaciones	000 0

CAMBIOS SOBRE EL EXTRANJERO

París á la vista, (Donselicio) 38,25

Londres á la vista libra esterlina 34,35.

Bolsín.

A LAS CUATRO Y MEDIA

Fin de mes, 74,97.
Idem próximo 00,00.
Barcelona, 00,00.
París, 00,00.

(TELEGRAMAS DE FABRA)

PARIS 15.—Aparturado la Bolsa de hoy:
Exterior Español, 81 40
5 por 100 Francés 96,60
LONDRES 15.—Exterior Español 80,578

Diarreas, Vómitos. Gastralgia

SALICILATOS

DE BISMUTO Y CERIO

ESPINAR

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

Disentería ó Diarrea crónica, Dispepsias, Cáncer del Estómago, Vómitos de las embarazadas, Diarrea de los tísicos, Gastralgias, Cólera infantil, Fiebre biliosa y otros muchos padecimientos del estómago y vientre.

Nuestros *Salicilatos* están preparados con productos purísimos y con gran escrupulosidad, por lo que han merecido la aprobación de la clase Médica Española y del público en general.

Al por mayor: Laboratorio de

J. G. Espinar

SEVILLA

Pídase en todas las Droguerías y Farmacias.

EL NAUFRAGIO DEL "PIZARRO"

POR

JOAQUIN MARIA LAZAGA

CONTRAALMIRANTE

Este folleto se vende al precio de una peseta en las librerías de Fé y San Martín y en la Administración de este periódico.

A los pedidos de provincias se cargará el importe del franqueo y certificado.

Espectáculos para mañana.

Español.—A las 8 y 3/4.—El dragón de fuego. Moda.

Lara.—A las 8 y 3/4.—Fresa de Aranjuez.—Ciencias exactas.—El Abolengo.—Segundo acto

Price.—A las 8 y 3/4.—En el seno de la muerte.—Azucena.

Zarzuela.—A las 8 y 3/4.—Pátria nueva.—Enseñanza libre.—Venus-Salón.—El trevol.

Apolo.—A las 8 y 1/2.—La Czarina y Los Colberg.—¿Quo-Vadis?—El plato del día y Los Colberg.—El primer reserva.

Eslava.—A las 8 y 1/2.—Lazo de unión.—La niña bonita y debut de los artistas *Richard's and Loló*.—El aire.—Después de la boda. *Richard's and Loló*.

Moderno.—A las 8 y 1/2.—De Cádiz al Puerto.—La perla negra.—Los chicos de la escuela.—La última copla.

Cómico.—A las 8 y 1/2.—La alegría de la huerta.—San Juan de Luz.—Siempre p'atrás.—La vendimia.

Romea.—A las nueve y tres cuartos.—Grandes espectáculos en los que toman parte artistas españolas y extranjeras.

Recreo Salamanca.—(Ayala, 1.)—De 2 de la tarde á 8 de la noche.—Patines, columpio mágico, carrousell, buffet y otras grandes atracciones. Los jueves tómbola.—Actualmente interesantísimas películas ruso-japonesas, navales y militares.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Veneras 8.

El Escudo de Barcelona.

Gran bazar de ropas hechas

PRECIADOS, 21 Y 23, MADRID

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

Véanse algunos precios.

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

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA

LINEA DE FILIPINAS.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 2 y 30 Enero, 27 Febrero, 26 Marzo, 23 Abril, 21 Mayo, 18 Junio, 16 Julio, 13 Agosto, 10 Septiembre, 8 Octubre 5 Noviembre y 3 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, 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 MEJICO.—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 MEJICO.— Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con trasbordo en Habana.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y la Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con trasoordo 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, Carupano y Trinidad, con trasbordo en Curaçao.

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

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

LINEA DE FERNANDO POO.—Servicio bimestral saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 31 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

LINEA DE TANGER.—Salidas de Cádiz: Lunes Miércoles y Viernes.

Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados.

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

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

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

LINEA REGULAR DE VAPORES

ENTRE BILBAO, SEVILLA, MARSELLA Y PUERTOS INTERMEDIOS.

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

SERVICIO SEMANAL ENTRE PASAJES, GIJÓN Y SEVILLA.

Tres salidas semanales de todos los demás puertos hasta Sevilla.

SERVICIO QUINCENAL CON BAYONNE Y BURDEOS.

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

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

Pastillas Bonald

Lo más eficaz para las enfermedades de la **Boca** y de la **Garganta**, calman la tos, combaten la Grippe y facilitan la espectoración. Todos los médicos las recetan y elogian sus virtudes.

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

Elixir antibacilar Bonald

(de Thiccol compuesto)

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

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

ACANTHEA VIRILIS

Poliglicerofosfatada **Bonald.** Medicamento antineurástico y antidiabético. Tonifica y nutre los sistemas óseo muscular y nervioso y lleva á la sangre elementos para enriquecer el glóbulo rojo.

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

AVISO

Diario de la Marina

TALLERES: Veneras, 5 MADRID

En los talleres

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

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

Facturas · Membretes · Tarjetas · Talonarios · Folletos · Periódicos

CARNE LÍQUIDA PASSAPERA

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

VIGÉSIMA EDICION, 1904.

GUÍA COMERCIAL DE MADRID

Y SU PROVINCIA

Publicada con datos del ANUARIO DEL COMERCIO

(BAILLY-BAILLIERE)

Edicion corregida y aumentada con los datos correspondientes á todos los pueblos de la provincia.

CONTIENE: Monarquía Española.—Real Casa.—Consejo de Ministros.=*Cuerpos Colegisladores:* Senado.—Congreso de los Diputados.= *Cuerpo Diplomático:* Español.—Extranjero.= *Consejo de Estado.*=*Ministerios:* De Estado.—De Instruccion pública y Bellas Artes.—De Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—De la Gobernacion.—De Gracia y Justicia.—De la Guerra.—De Hacienda.—De Marina.

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

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

MADRID.—INDICADOR DE LOS HABITANTES residentes en cada casa, por órden alfabético de calles, con indicacion de las profesiones que ejercan.

PROVINCIA DE MADRID.—Tambien contiene TODOS LOS PUEBLOS de la provincia de Madrid, con la INDICACION del número de habitantes en cada uno, distancias á la CABEZA de partido, ESTACION del ferrocarril, ESTACIONES de telégrafos, carterías, así como **nombre y apellidos de todos los habitantes**, con indicacion de las profesiones, comercio ó industria que ejercen, y el **mapa de la provincia.**

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

Finalmente, un INDICE GEOGRÁFICO completo de la provincia por órden alfabético

Precio: **5 ptas.**—En provincias: **5,25.**

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

TÓNICO GENITALES DEL DR. MORALES

Célebres píldoras para la segura curación de la debilidad, espermatorrea y esterilidad.

IMPOTENCIA

Cuentan 35 AÑOS DE ÉXITO y son 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

AGENCIA FÚNEBRE MILITAR

MANUEL LÓPEZ DE LAS HERAS

Claudio Coello, 46.—Teléf. 2.067

Entierros de todas clases

A. Borsig.

Construcción de máquinas y funcición de hierro.

Casa fundada en 1837. Berlin-Tegel 8.000 operarios.

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

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

Bombas
para minas 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

ESTUDIOS DE ECONOMIA Y FINANZA

Librería de Fdo Fe. C. de S.Gerónimo, nº 2

LA ACUÑACIÓN DE LA PLATA ··· Y LA CRISIS MONETARIA por Arnaud Larrabure

LA SIGNIFICACION ··· DEL SEGURO SOBRE LA VIDA HUMANA por A Larrabure, con prólogo de Unanumo

LA POLAR Y SU DESTINO MANIFIESTO por A. Larrabure

PRESILLAS tejidas

con patente de invención

para JEFES y OFICIALES de la ARMADA

FÁBRICA DE GALONES DE ORO Y PLATA DE

Leandro Badía

SUCESOR DE BUGUÑÁ Y BADIA

Casa fundada en 1763. BARCELONA

ANCHA, 49. DE VENTA EN

MADRID	CARTAGENA	SAN FERNANDO
Justo Gómez.	M. Escobar.	S. Coop.ª Ejér.ª y Arm.ª

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

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

REPRESENTACIÓN EN ESPAÑA: MONTALBÁN, 3, MADRID

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

FÁBRICAS QUE POSEE ESTA COMPAÑIA

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

ASTILLEROS DEL NERVIÓN

BILBAO-SESTAO

Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.

Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Dique seco de 132 metros de largo por 28 de ancho.

Machina de 100 toneladas.

Construcción de máquinas y calderas de vapor.

Especialidad en máquinas marinas.

Material para minas.

Tranvías aéreos.

Aparatos de enganche (con privilegio) para cualquier pendiente.

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

PRECIOS ESPECIALES

CASAS

EL CENTRO RIOJANO

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

TELÉFONO NÚM. 1.366

LA GLORIA DE SILVA

Silva, 8 (frente á la antigua Cerería).

PRIMERAS CASAS

en quesos, mantecas y productos de la Rioja.

Estas casas son las que más barato venden, por hacer compras especiales.

Aceite laguna lo más selecto, litro 1,10 pesetas; garbanzos finos en seco, el kilo desde 0,60; arroz bomba Glasé selecto, 0,70; ídem íd. 1.ª, 0,60; ídem íd. corriente, 0,50; judías Barco, cribadas, 0,70; ídem íd. corrientes, 0,60; ídem íd. encarnadas, 0,80; ídem íd. moradas, 0, 60; azúcar Cortadillo Larios, 150; ídem Pilón, 1,50; ídem florete caña 1.ª, 1,30; ídem corriente, 0,20; ídem molida, 1,15; ídem terciada, 1,10; lentejas Castilla superior, 0,90; ídem íd. corriente, 0,50; harina Ojaldre, 0,70; ídem corriente, 0,60; bacalao Escocia, 1,50; ídem Langa, 1,75; sal gruesa, 0,15; ídem fina, 0,20; cafés crudos Puerto Rico, 4; ídem íd. Caracolillo, 4,50; ídem íd. Moka, 5; ídem tostados Puerto Rico, 5; ídem íd. Caracolillo, 6; ídem íd. Moka, 7; ídem mezcla de las tres clases, 6; tocino castellano, 1,90; jamón Avilés, 3,50; puntas y codillos, 2,50; manteca de puerco, fina, 2; pimientos superiores, lata 0,50; judías ídem íd., 0,50; espárragos, ídem íd., 0,90; guisantes finos, ídem, 0,50; frutas en Compota, ídem, 1; ídem íd. íd., íd., 0,75; jabón superior, kilo, 0,80; ídem pinta, ídem, 0,90; ídem moreno, ídem, 0,90; patatas de Rioja, cosecha de la casa, ídem 0,15 pesetas.

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

La curación de las hernias, eventraciones y relajaciones

Los inventos Ramón, con cinco Reales privilegios, dictaminados, aprobados, admirados y elogiados por todas las Reales Academias de Medicina y Cirujía y y recomendados, por humanidad y en justicia, por todos los médicos sin excepción, son una garantía de que hoy sólo sufre el desidioso ó el que divaga sin fija orientación; hoy, si alguien tuviese el *gusto* de recomendar á determinada casa, nacional ó extranjera, en perjuicio de los adelantos materiales de la de Ramón, no podría decir qué hay mejor: si lo dijera, no sería capaz de sostenerlo; solamente podría alucinar á los que no prevén las consecuencias, diciéndoles que la casa que patrocina vende barato. Pídase el folleto LA CLARIDAD. **CARMEN, 38, primero, Barcelona.**

CHOCOLATES FINOS

CAFES AROMATICOS

VENANCIO VÁZQUEZ

DESPACHO, CUATRO CALLES

Francés

para carreras civiles y militares. 10 ptas. al mes.

San Bernardino, 22, 1.º

SOLAR Se vende uno en la calle de Ríos Rosas, frente á la Escuela de Ingenieros de Minas.

Razón en la conserjería de la misma.

BANCO DE VALENCIA

CAPITAL SOCIAL: 10.000.000 DE PESETAS

CUENTAS CORRIENTES

Descuentos, préstamos y negociaciones, giros

Compra y venta de valores del Estado é industriales

Y CUANTAS OPERACIONES SE RELACIONAN CON LOS ASUNTOS BANCARIOS

Diario de la Marina

SUPLEMENTO EXTRAORDINARIO

Octava conferencia dada en el Centro del Ejército y de la Armada, el lunes, 14 de Marzo, por el Capitán de Navío

D. Víctor María Concas.

Relaciones de la Marina del Estado

con los elementos industriales y con la Ley de Presupuestos.

En el estudio del concepto general de la Marina moderna, entran por parte muy interesante sus relaciones con una porción de elementos industriales, nacionales y extranjeros, que tienen hoy una influencia decisiva en el giro que han tomado todas las Marinas del mundo; lo mismo la nuestra, insignificante, que las de naciones muy poderosas: estado que no puede menos de ser estudiado, porque ha perturbado por completo la opinión pública, causando inmenso daño á los intereses de la patria, á su defensa y á su prosperidad.

En efecto: circunstancias especiales han venido á poner en contraposición la industria oficial con la industria particular, lo mismo para la Armada, que en menor grado para el Ejército; pues la industria oficial necesita una cierta estabilidad en sus productos, de modo que, el ramo de ensayos no sea muy costoso, para que no se haga sensible en el caso general de algún desengaño, mientras que la industria particular, se lanza con frenesí á toda clase de pruebas; y parapetados detrás de una patente, gasta sin cuidado, segura que hallará al final, el medio de cobrar con creces, todo lo gastado.

Voy á poner un ejemplo perfectamente familiar, á este auditorio. La Artillería. Como dijo en otra ocasión, nada más fácil que proyectar hoy un cañón. ¡Pero hacerlo, ó mejor dicho, darlo por listo! ¡Ya es otra cosa! Hecho el cañón, según el proyecto, hay que probarlo con algunos miles de tiros, y éstos, más el coste de la pieza, se traducen en millones gastados. ¡Que el cañón sale bien! pues hay que hacer otro, á ver si se saca más partido del metal de que está hecho, y nueva prueba! ¡Que no sale bien! Pues otro cañón y otras pruebas con más tiros y más millones, y al sacar la nueva pieza al mercado, con un sobreprecio enorme para indemnizarse de las pruebas; y otro sobreprecio más grande, por temor, de que antes de que se amortice el capital: se presente otro cañón mejor, se paga de una vez todo el sistema, constituyendo esas fortunas fabulosas, de que no tiene idea ese público inocente, encantado de lo barato.

¿Y el Estado? ¡Ah! El Estado quiere que todo salga del expediente, pues está metido en los sesos de la gente toda, que las fórmulas matemáticas todo lo pueden, y creen que, con papel emborronado, se puede resolver todo lo que la humanidad busca en vano, para hacerse eternamente joven é inmortal, y el papel, que es el paciente Job, y sin pizca de vergüenza, para dejar que sobre él escriban lo bueno y lo malo con igual indiferencia, se sacude diciendo, si el cañon reventó, yo no he sido el que lo ha inventado; y si el proyectil se queda á mitad de su camino, con igual sangre fría, asegura que allí está escrito otra cosa; pero que el presupuesto no dá un céntimo para experiencias.

Y así, todo lo oficial, en todas partes, resulta siempre corto ó prudente, digamos con cierta diplomacia, insuficiente; sea en campo de batalla, sea en el mar de combate, donde se trata de dar duro y á la cabeza, dejándose de matemáticas, que son las más de las veces parapeto de la ignorancia.

Mal hayan las matemáticas, causa de nuestro atraso, cuando debiera serlo de nuestro progreso, una generación de matemáticos en lo civil y en lo militar, que apenas saben manejar un lápiz ó un cincel, sin que nos despierte esa pléyade de llamados ingenieros, belgas ó suizos, que no saben de matemáticas más que manejar un carnet, pero que en cualquier momento, á dibujantes, maestros y operarios les dicen: «esto se hace ¡así!» Gente, á quienes nosotros, encastillados en nuestra teóricomanía, miramos por encima del hombro, mientras ellos cuentan las pesetas que, cambiadas en francos, van lejos de España á alegrar hogares que no son españoles, y sirven para comprar juguetes á niños que sólo sabrán dónde está España cuando sean mayores y se la enseñen como una tierra de explotación.

Y como ocurre en la artillería, sucede con los torpedos, con los blindajes y con las máquinas.

Efectivamente: durante una decena de años que se llegó á un tipo de máquina estable, como fueron las de tronco Penn, lo mismo nuestros Arsenales que los extranjeros, construyeron máquinas, no sólo excelentes, sino mejores que las de la industria particular, por muchísimo menos precio: pero vino la competencia y con ella los ensayos, las pruebas y los gastos, consecuencia de tanteos que el Estado no sufraga en ninguna parte, y la construcción de máquinas hubo que abandonarla en absoluto, en todos los Arsenales oficiales del del mundo.

Para hacer perfectamente comprensible el hecho, citaré un caso práctico, en que intervine, con un torpedero nuestro, construido por una de las primeras firmas de Inglaterra, cuyo buque salió sesenta veces á probar su máquina, y por lo observado en ella: casi todas las veces se hicieron reformas de tal entidad, que seguramente, debieron costar otro tanto, como costó la máquina de primera intención; y como eran dos los torpederos que se hacían á un tiempo, cuanto se hacía en el uno, se repetía en el otro, sin reparar en gastos; pues como el contrato exigía un resultado, había que llegar á este resultsdo, ó se perdía todo.

En lo oficial, en cambio, se quiere que la primera salida sea la prueba oficial, pues las pruebas cuestan mucho dinero; y como eso le conviene al que construye las máquinas, para no hacer obras, resulta por alfas y por betas, la fuerza contratada, siendo sólo un dolor que el resultado, en forma de letra griega, no se pueda arrojar al enemigo, como el histórico juego de su nombre.

No es esto hablar en contra de la industria oficial, al contrario, en todas partes, es la mejor, la más económica, la única segura; pero las naciones pobres y especialmente la nuestra, quieren que los Arsenales del Estado construyan sin dinero para pagar los jornales, y sin dinero para pagar los materiales; y sobre el particular, siendo Ministro de Marina el finado Contraalmirante Sr. Gómez Imáz, al presentar las cuentas de los cruceros que se construyen hoy en ellos, se vió que tenían hecha justa la obra correspondiente al dinero gastado: y no hay que contar el tiempo para nada, pues si construimos un edificio no se terminará en un siglo, aunque al lado haya montañas de efectos de construcción, mientras una corriente de pesetas no lleve los materiales del depósito á la obra, y á los jornaleros de su casa al taller. Pero esa construcción tiene que ser sucesiva y estable, dando á los Arsenales para su montura, constantemente y por su orden, los elementos progresivos que constituyen el buque: elementos que tiene que producir la industria particular.

¡Y qué caro cobra esa industria ese servicio! No hay exageración, por grande que sea, que pueda dar una idea de esto, pues aparte de la obra ya recargada en sí, hay sistema de calderas, que por el sólo derecho de usarlas, se paga medio millón de francos; respecto de blindaje, en un acorazado, seguramente el sobre precio llega á tres ó cuatro millones; en artillería no hablemos; en suma, que si el Estado pudiera hacérselo todo en debida forma, es posible que la economía llegara á un 50 por 100; pero no puede ser y sería insensato, y lo es todo lo que sea seguir por ese camino. Y todavía, cuando esa industria da cosa buena, del mal el menos; pero cuando á título de protección por cualquier motivo más aparente que real, se da al Estado gato por liebre, y encima se pide un recargo, entonces constituye una monstruosidad, de la que no hay ejemplo más patente que lo ocurrido con la construcción de la escuadra el año 87, en que se tituló omnipotente, omnisciente y perfecta é intangible la industria nacional *non nata*, que no se sabía si haría los buques en el prado de Madrid ó en el puerto del Guadarrama; apostrofando y poniendo de no digan dueñas á los Arsenales del Estado, que hasta entonces eran los únicos que habían hecho algo, y los únicos que eran capaces de hacerlo. Pues así y todo, el país en masa aplaudía; el país en masa celebraba á la industria nacional, que no se sabía ni cuando había de ser, ni como había de ser, ni quien había de ser; y cuando esto lo decían los que habían de pagar como contribuyentes, y que luego como españoles habían de sufrir las consecuencias de su error, es una aberración tan grande que sólo puede surgir de una sociedad de dementes, contra la que no hay defensa.

Y llegó á tal punto la inconsecuencia, que esa industria cuando se constituyó á peso de oro del Estado: construyó sólo para el Estado, con dinero del Estado, y en su mayoría con personal del Estado; y pregunto yo, ¿qué quedaba de industria particular? Dos cosas: una que no tenía la ley absurda de contratación de 1862, en mala hora copiada de Francia; y otra, que le pagaban los plazos y no ocurría como con los Arsenales del Estado, que como son de confianza, á la menor dificultad se deja para el próximo presupuesto. Y como todo era ficticio y todo de ocasión, en lugar de hacer lo que hacen los industriales del mundo entero, que es jalear á su Marina para que le den nuevos créditos y nuevos trabajos: aquí, todos esos industriales, armados del afiladas hachas de descrédito y de calumnia, se arrancaban la piel unos á otros, y todos juntos á la Marina, consiguiendo que se perdieran la mitad de los créditos y la fe en la Marina, y lo que se llama su administración; aplaudidos por ese público que no quiero calificar, que sigue en sus trece á pesar de haber visto á unos morir como buenos en Santiago y Cavite; y en cambio, á los pseudo industriales que nos impidieron tener unos acorazados, ¿quizás pensando irse á París, para ahorrarse el sentimiento de la anunciada visita de ciertos bajeles enemigos.

Y sin embargo, la industria nacional es precisa; sin industrias militares nacionales, no hay ejército y sobre todo no hay Marina posible; pero es preciso que el país apoye á sus servidores; que vea claro, que de otro modo no hay límites á las ambiciones de fabricantes é intermediarios, y menos mal si al país le place pagar diez lo que vale uno, que suyo es el dinero; pero que no puede venderse la patria armando á sus soldados con escobas, ni á sus marinos en barcos de hoja de lata; la industria nacional es absolutamente indispensable como razón de ser, pero que se establezca de modo que produzca bien, y como una industria cuya mira sea la fabricación de productos militares, iguales ó mejores que las del extranjero, y no el puerto de arrebata capa, en que la fabricación no es más que un pretexto.

La industria nacional me resulta un asunto un tanto escabroso, y por ello voy á decir algunas palabras de la extranjera, que como es *in ánima vilis*, puedo discurrir con más desembarazo, y cuyo asunto es tema que no solo encaja dentro del concepto general de la Marina, sino que sin conocer la parte que esa industria tiene en la opinión, no es posible darse cuenta de muchas cosas que tocamos todos los días, que de otro modo no tienen explicación satisfactoria.

En efecto, pasa completamente desapercibida la campaña de propaganda que las industrias extranjeras hacen en todos los países y especialmente en el nuestro, donde no hay de hecho apenas industrias militares. Sus agentes son personas competentísimas, retribuidas cual no hay idea entre nosotros y con letra abierta para toda clase de gastos de atracción; y digo esto, en el buen sentido de la palabra, pues sin llegar á lo pecaminoso ni mucho menos, no hay duda que una buena comida en Lhardy, como ocasión de hablar con liber-tad, es una ocasión de simpatías; simpatías que no se ejercen nunca con los militares sino con toda otra clase de personas que influyen sobre ellos; y si no leed la lista de esas comidas que frecuentemente salen en los periódicos y solo por accidente veréis figurar de ellas ni á un militar de mar ó tierra.

Para que os forméis idea á qué extremos se lleva la propaganda, relataré un caso curiosísimo, de muchísima ilustración y que es positivamente exacto. Una casa de Inglalerra que fabricaba material de guerra para la Marina y el Ejército, tenía un ingeniero dependiente de ella, cuya misión era gastarse en todas las capitales de Europa, de 150 á 200.000 francos, sin pedir nada ni hacer más que sostener las relaciones. Al mismo jefe de la casa he oído yo decir que los Ministros de Guerra y Marina generalmente, ya entrados en años, no solían repetir los cargos, y que además no tenían entre sí la solaridad ni la facilidad que los hombres políticos; y que por ello X era el encargado de mantener las relaciones, para que á todo cambio de Gobierno pudiera ir y presentar á D. Fulano, su agente.

Era entonces joven el tal X, hombre escogido perfectamente para el caso, ilustrado, atrayente, buen mozo, formando una pieza con su bien cortado frac y hablando perfectamente todos los idiomas de Europa; y de cómo llevaba á cabo su misión, baste deciros que aquí consiguió ir á la prevención con el hijo del Presidente del Congreso, que lo era entonces uno de los más famosos oradores de nuestra historia parlamentaria.

A él mismo he oido contar el caso. Iba un día de Carnaval en coche abierto con su amigo, cuando al querer cambiar de fila les detuvo un cabo de la Guardia civil á caballo, al que el español dirigió una palabra mal sonante, repetida por el extranjero de clase y ambos fueron de patitas á la prevención, de la que les sacó el Presidente, mediante un sermón y el pago de una multa. A X decía yo, que á un español esto hubiera valido un Gobierno de provincia en Filipinas: y á lo que replicaba con mucha gracia: «en España no se puede uno meter con los del sombrero en batalla», imitando á la vez la posición de nuestros Guardias civiles á caballo.

A cualquiera se le alcanza lo fácil que es abrirse camino á un hombre que no pide nada, que sólo da de comer, buenos cigarros y mejor conversación...

Y ahí viene lo grande y transcendental. Estos agentes, y sobre todo, cuando ocurre algún contrato, ó alguna novedad importante, en que vienen, no sólo los grandes Ingenieros y Directores, sino que al mismo Director general de construcciones del Almirantazgo inglés, he visto yo en Madrid, por cuenta de una casa de su país; todas estas personas, por medio de sus embajadores, se ponen fácilmente en relación con los más conspicuos de nuestros hombres públicos, y como raras veces dejan de coincidir sus invasiones con alguna novedad industrial, y como son personas de gran inteligencia, representación y profundo saber, ahí van con noticias, datos, estados y fotografías; y de repente, cuando nadie lo creía, aparece en nuestras Cámaras, una estrella marítima de primera magnitud, con un discurso que conmueve al país. ¡Quien pensara que A ó B hubiera hecho estudios tan profundos de Marina!... Esto es el progreso, exclama el vulpo ignorante de frac y corbata blanca, y no esos atrasados Generales de Marina, que sostienen que eso es un papa dinero y que tiene aún mucho que andar. Ya está hecha una reputación marítima, y subido el primer escalón para el Ministerio.

Pero pasan días, y como todo pasa en este mundo, el extranjero vuelve á su tierra, y como es consiguiente, se vá con el contrato ó sin él, como en el «Rey que rabió». Si vá con el contrato, lo que quiere es que su amigo político se calle, pues una cosa es prometer y otra dar trigo; mientras que, en cambio, el de aquí desea seguir, y con tanta más razón, cuanto estos servicios son gratis casi siempre, pues se apunta á otra parte. Si no se ha llevado el contrato, después de dos cartas frías se corta la correspondencia, y aquella estrellía, que tantos resplandores dió en el Parlamento, se apaga porque se le apagó la linterna como en la fábula consabida; y, ante tanta obscuridad, la defensa está en torcer el gesto, escupir por el colmillo, y decir, no me quiero ocupar más de Marina, ¡es cosa perdida! Resultado de la campaña: un enemigo más de esta noble, honradísima, sufrida y valiente rama de la familia militar. ¡Y qué enemigos! Irreconciliables.

¿Queréis decirme, cuál es el discurso de colosal resonancia, que ha picado vuestra curiosidad? Yo os diré el nombre del apuntador: de la ocasión que dió lugar á él y os diré si el primero se llamaba White, Simón ó Biles, etc., etc. Pero vale más dejarlo, pues sería muy largo y á nada nos llevaría, ya que el daño está hecho y el vulgo sigue en sus trece.

Constituye esto el concepto general de la Marina ante el país, y mientras ese concepto no varíe, y al país no se convenza que los que se supieron morir por las torpezas de otros, cayendo en su puesto, sin capitular ni rendirse, son los más leales servidores de sus verdaderos intereses, seguiremos por la horrible pendiente por que vamos, á cuyo fin, no hay sino el abismo, donde quizás en castigo que no imaginó el Dante, oigan algunos de esos Dulcamaras, repetir eternamente al eco sin cansarse jamás, las grandes oraciones con que extraviaron la opinión de su madre la desventurada España,

—

Los Arsenales del Estado, son además, objeto de una censura totalmente injustificada, empezando por que su mayor dificultad consiste y ha consistido en que jamás se ha pensado en hacer Marina de un modo regular; y no es de hoy, si no que desde el siglo antepasado las Escuadras se han construído por esfuerzos convulsivos de oscilaciones nacionales de momento, y los Arsenales han pasado de estar vacíos á tener decenas de miles de obreros; y luego, de este estado al de la más completa soledad. Todavía ésto podía ser antiguamente en que había en España construcción naval de madera; de modo que, los astilleros particulares, eran una válvula de seguridad que daba y recibía el excedente de tales esfuerzos epilépticos; pero hoy que no hay más que los Arsenales del Estado, y á su puerta está el Sahara industrial naval, no puede suceder nada de eso. Se llaman operarios y no vienen, porque esos operarios no andan vagando por la calle, esperando que se ocurra al país necesitarlos, cuando en cualquier república suramericana ganan cuatro ó cinco duros diarios; y lo mismo es poner un cartel pidiendo operarios de torno y ajustage, que si digeramos á la criada que bajara á la calle y que dentro de dos minutos nos tragera un Arzobispo.

Gracias que vengan aprendices adelantados de nuestros centros industriales, que son otros tantos indiyiduos que preparamos á la emigración suramericana á la que estamos proveyendo de mecánicos, hechos á costa del Estado, como proveímos á Inglaterra de los primeros tejedores de los Países Bajos, con nuestras legendarias torpezas.

No hace mucho se dió dinero para activar las obras de un buque en construcción; ¿y los operarios inteligentes que habían sido despedidos? ¡Todos habían emigrado! Se apeló á un recurso, que acertado ó equivocado, encierra un mundo de filosofía, y fué poner á cada operario uno ó más peones como auxiliares, para aumentar su rendimiento, lo que como es consiguiente dió muy poco resultado; y vino el fin del mes y del presupuesto no se gastó lo concedido, y vinieron los cargos; ¡y cómo había de gastarse si no era posible! Me podrían dar los millones del Banco para que cantara misa, y como no tuviera

un cura á mano, volverían los millones á la caja, pues no sabría ni empezar con el *introito*: y así ocurre con los Arsenales.

Decía no ha mucho en un notabilísimo discurso el eminente ingeniero D. Pablo de Alzola, que una de las causas de no haber sido España nación marítima, había sido que las dos únicas antiguas nacionalidades Vizcaya y Cataluña, que habían sido marítimas, tuvieron la desgracia de estar muy mal emplazadas dentro del perímetro de la península y sin puertos algunos, por lo que el Estado había llevado sus Arsenales, por necesidad á otros lugares más estratégicos, pero sin ningún elemento ni espíritu marítimo; de modo, que allí no había más que lo estrictamente oficial. Y todo esto no solo es positivamente cierto y constituye una idea profunda de un gran pensador político, sino que dicho por un hombre civil, no tiene el menor temor de que vaya en ella envuelto el interés profesional.

En efecto, fuera del Arsenal del Estado no hay nada, no hay más recurso que el de sus contratistas, que sin competencia y sin otro consumidor, imponen la ley; y sin recursos para nada imprevisto, cuando lo imprevisto es la razón de ser de todo lo marítimo. Ni personal, ni materiales, no hay más que lo del Esíado, y cuando faltan estos últimos y se despiden los primeros, hay que empezar como si se hiciera un Arsenal nuevo.

La Marina, los Arsenales y sobre todo el servicio del Estado, hubiera ganado mucho en eficacia y en economía si, por ejemplo, se hubiera establecido que cada dos ó tres años se pusiera una quilla de regular importancia en cada Arsenal, organizando así un trabajo de regularidad, dejando para la industria particular y para el extranjero, lo extraordinario de esas convulsiones de urgentes construcciones, con lo que los mismos operarios, no viendo el despide siempre á la puerta, á medida que ven acabarse el trabajo; no serían los primeros en procurar que se eternizara y no sucedería que una vez fuera del Arsenal, solo vuelven los que no sirven para nada.

Tan grande error es tener los Arsenales como están hoy, como que hubiera más de diez mil operarios en cada uno de ellos, como ocurrió en los años del 60 al 64, pues ni de un modo ni de otro pueden funcionar, y la culpa no es suya ni del sistema administrativo, ni de la Marina, ni de nadie, más que del Estado, que quiere para ellos un sistema de producción que se agrande y se achique como un elástico, en condiciones que serían insensatas hasta para la tienda de un zapatero remendón.

—

Hablar de Marina, es hablar de la mar y la mar es muy grande, así que muy grandes cosas se pueden decir del tema que estoy estudiando, de las que escogeré uno que me parece muy interesante, como es la cuestión de dineros.

La Marina es víctima (y por eso el Estado está mal servido), de la contraposición de dos leyes que parecen hechas para anularse mútuamente; la ley de contratación general del Estado de 27 de Febrero de 1852 y la Ley de presupuestos.

Para ser breves, vamos á suponer un caso. Votan las Cortes un crédito para una obra, y como hasta 1.º de Enero no es efectivo, según la ley de contratación, se empieza entonces á incoar el expediente, que requiere algún tiempo en un país en que no hay mercado ninguno de efectos navales y por consiguiente faltan tipos de precios; y cuando apenas se ofrece algo anómalo, hay que acudir al extranjero para orientarse; y la ley impone que en ese caso se oiga al Consejo de Estado y después al de Ministros; pero con más ó menos trabajo y algunas semanas ó meses, se llega á redactar el pliego de condiciones para la subasta, éste pasa al Ministerio de Hacienda, donde como en expediente común, y corriente y que *pide*, se despacha con terrible lentitud; va luego al Director del Tesoro, que como Cajero del Estado tiene que decir que hay dinero reservado, correspondiente al crédito concedido por las Cortes; pues mientras tanto no se puede publicar la subasta, y si hay algún cupón pendiente de pago y el gasto de Marina es importante, pasan los días, las semanas y algunas veces los meses, esperando la resolución. Llega por fin la hora de publicarse la subasta, para lo que la *Gaceta* toma unos días, aunque pocos; y como el menor plazo que se puede dar son treinta días, en circunstancias normales; ya el sol ha pasado el solsticio de verano, cuando se llegan á recibir los pliegos de condiciones, que como sea el contrato importante, queda desierto indefectiblemente, pues como los contratistas son contados y se entienden muy fácilmente, esperan el obligado aumento de precios.

Viene por la ley segunda subasta con aumento de esos precios, tardándose como es consiguiente, algunos días ó semanas, sobre todo, por que como todo el mundo sabe que es confabulación, nadie quiere poner su firma al tal aumento, hasta que, convencidos de la necesidad, hay algún valiente ó se recibe la orden de ¡á Roma por todo! Se concede la subasta cuando se halla ya muy cerca el fin del año, y viene con él la guadaña de la ley de presupuestos, que corta por lo sano todo lo gastado, y vuelta á empezar.

¿Parecerá ésto una paradoja?

Pues para convencerse de que no lo es basta hojear el cuadro siguiente:

Saldo de los Presupuestos

	Sobrante	Déficit
1850	431.121'50	
1851	859.010'25	
1852	1.360.033'79	
1853	2.700.765	
1854	1.601.761'11	
1855	3.217.993'28	
1856	5.758.610'32	
1857	1.831.715'29	694.297'2
1858		
1859	3.029.146'00	
1860	4.363.224'53	
1861	4.260.962'74	
1861-62	3.408.731'91	
1862-63	21.564.295'06	
1863-64	14.300.014'46	
1864-65	43.840.616'52	
1865-66	6.223.628'46	
1866-67	15.668.946'27	
1867-68	4.946.833'04	
1868-69	787.283'18	
1869-70	1.761.144'63	
1870-71	827.580'76	
1871-72		1.253.275'57
1872-73	51.211'68	
1873-74	24.932.220'03	
1874-75	813.514'85	2.623.173'70
1875-76		5.228.487'32
1876-77		1.150.085'56
1877-78		1.059.490'32
1878-79		773.526'47
1879-80		724.707'06
1880-81	652.659'26	
1881-82	5.670.773'26	
	174.449.209'97	14.212.034'67
	160.237.175'30	

Es decir, que dejaron de gastarse de 1850 á 1882, la enorme cantidad de pesetas 160.237.175, devueltos á los presupuestos, casi todos, por el cruce más ó menos intencionado de las leyes en cuestión: y precisamente, en épocas de guerras civiles, de primera gran revolución de Cuba y de la revolución cantonal, y cuando no se concedieron nunca créditos á la Marina para servicios de campaña, y todos los necesarios, se han tomado siempre del mateaial; de modo que, sin temor á equivocarse, se puede asegurar que se han gastado 200 millones menos, de lo que la Nación se había propuesto asignar á su Marina.

No presento las liquidaciones posteriores, que seguramente, darían el mismo resultado, por no haberlos podido obtener de origen oficial como éstos, que están copiados de la Intervención general y aprobados por el Tribunal de Cuentas, y además, por que coinciden con los créditos permanentes concedidos en 1859 y 1861. En efecto, en 1859 se concedieron 112.000.000 pesetas á Marina y en 1851, 65.000.000, *como créditos permanentes*, es decir, en caja, hasta que estuvieran gastados; y á continuación vá hasta el empleo el último céntimo, de 1859 á 1863, mientras que, en los otros, no se pudieron gastar 200 millones, lo que indica por sí solo, que no se trata de una cosa incidental, sino de un obstáculo fundamental que les necesario quitar, si se quiere tener Marina.

Con los 175 millones, se construyeron los buques siguientes:

En los Arsenales del Estado.

		Pesetas.
Fragatas...	*Princesa de Asturias*	4.702.243'81
	Concepción	3.598.010'00
	Triunfo	4.367.011'33
	Villa de Madrid	5.036.975'28
	Navas de Tolosa	4.998.852'37
	Lealtad	3.518.068'24
	Blanca	3.082.907'62
	Resolución	3.661.741'27
	Almansa	4.140.069'58
	Tetuán (blindada)	6.672.258'10
	Sagunto (transformación en blindada)	1.401.151'00
	Carmen	2.753.318'16
	Gerona	3.664.146'23
	Zaragoza	7.036.460'90
Corbetas y goletas...	*Consuelo*	1.316.845'66
	Covadonga	880.883'50
	Africa	1.240.920'23
	Wad-Ras	1.209.319'05
	Santa Lucía	942.098'73
	Caridad	551.269'00
	Lince	937.492'54
	Rosalía	476.969'77
	Vencedora	1.212.764'44
	Ceres	523.601'08
	Edelana	521.105'13
	Prosperidad	455.719'46
	TOTAL	70.045.653'90

En el extranjero.

Fragt. blindadas....	*Numancia*	8.322.252'70
	Vitoria	8.168.120'17
	Arapiles	6.601.672'21
Transports.	*San Quintín*	770.011'58
	Alava	1.088.041'43
	Patiño	525.471'53
	Marqués de la Victoria	553.068'25
	San Francisco de Borja	691.899'26
	San Antonio	484.004'00
	Ferrol	379.684'55
Remolcadores.....	*Ferrolano*	392.348'50
	Gaditano	387.127'50
	Relámpago	317.126'00
	Número 1	387.127'50
	Número 2	322.852'50
	Aspirante	322.852'50
	Guipuzcoano	348.316'00
	TOTAL	100.113.630'08

Con los mismos créditos se hicieron las obras siguientes y los acopios para los Arsenales:

	Pesetas.
Construcción de la factoría del Arsenal de la Carraca	1.976.704'15
Prolongación del segundo dique del mismo Arsenal	1.871.917'78
Factoría del Arsenal del Ferrol, reforma de talleres, muelles y diques	2.568.857'31
Nuevo dique, conservación, íd.	543.083'00
Reparación para el varadero flotante íd.	25.774'31
Varadero de Santa Rosalía, Cartagena	5.293.880'92
Gastos del dique flotante para íd.	1.422.170'91
Fábrica de jarcias	4.895.922'82
Gastos de factoría, talleres, íd.	1.098.745'34

Adquisición en el extranjero.

Dragas y gánguiles	2.758.285'59
Dique flotante para Ferrol	3.367.330'00
Idem para Cartagena	3.308.000'10
Bombas de achique para estos diques	37.937'10
Piezas sueltas para las dragas	220.859'87
Barco-puente para el dique de la Carraca	82.142'85
Idem para Cartagena	117.619'04
Derechos de introducción de efectos	573.135'92
Acopios	31.738.638'47
	161.444.764'98
Fué aplicado á los gastos de material del presupuesto de 1867-68 el crédito sobrante de	13.555.235'02
TOTAL	175.000.000'00

El remedio es muy fácil, pues mejor y más fácil que derogar la Ley general de contratación era declarar permanentes los créditos del material, ó por lo menos durante dos años, como se hace en Alemania, pues una vez vencidos los trámites ya todo sigue su camino ordinario, sobre todo si á los que le pueda interesar ven que ya no pueden oponerse á ello; pues si según Malthus, apenas aparece un plato se presenta un hombre dispuesto á comerse lo que en él se ponga, del mismo modo, apenas surge un conflicto de la ley, se presenta un contratista para aprovecharlo, y claro es que no podían faltar ante un conflicto en que van envueltos tantos millones. Por este motivo, jamás ha sido posible conseguir de las Cortes, donde los contratista han tenido siempre fortísima representación, oponiéndose por todos los medios á que se presentara un proyecto en este sentido, que sigue siendo el único camino de que no suceda eternamente lo mismo.

Además de las circunstancias expresadas, está en la índole de los trabajos, que no pueden ir al compás del presupuesto, al extremo que á pesar de los fabulosos recursos de Inglaterra, durante el último mes del anterior ejercicio económico, se trabajó de noche en todos los Arsenales, pagando jornales dobles, porque no se habían podido gastar todos los créditos concedidos, y nada digamos ya de lo que á nosotros nos ha de ocurrir.

Para terminar con esta parte interesantísima del estudio, haré la historia de cómo se construyó el acorazado *Pelayo*. Se hizo el contrato en el presupuesto del año 84, en que sobraban al estilo de siempre unos doce millones de pesetas del capítulo del material, y noticioso de ello el Presidente del Consejo, el gran D. Antonio Cánovas del Castillo, dijo al Ministro de Marina, Almirante Antequera: ¡á hacer un barco! ¡cuanto más grande, mejor!, y el contrato se dividió en dos parte; una administrativa, que quedó firmada el 28 de Junio (antiguo año económico de 30 de Junio á 1.º de Julio), dos días antes de cerrar el ejercicio y la técnica que quedó para cuando la aprobase el Ministerio de Marina, de cuya manera se pudo pagar el primer plazo con los sobrantes del presupuesto de 1884, que fué lo que se buscó.

Parece que el General Antequera preguntó al Presidente del Consejo: ¿y después?, y se dice que le contestó: ¡ya lo acabarán!

No hay palabras bastantes para ensalzar el proceder del gran hombre de Estado, vilmente asesinado poco después; pues dió á España el único buque moderno, verdaderamente de combate, que hemos tenido; pero ni el procedimiento es legal, ni con estos azares puede ejercer su gran misión una Corporación militar seria, ni este es el modo de constituir una Marina. Será el modo de hacer un buque, pero nada más.

Si el Estado asigna créditos, que dé el modo de gastarlos, y que no ocurra como ha seguido ocurriendo, que muchos de ellos son una burla cruel; con tanto más motivo cuando el vulgo ignorante pone á cuenta de la Marina y pide grandes responsabilidades del dinero que debió gastar y se le puso delante de las narices, y no el dinero que se le dió para cumplir con su servicio; al punto que en la misma grada en que con créditos permanentes se construyó la *Villa de Madrid* en menos de dos años, se tardaron trece en construir el crucero *Castilla*, mucho menor, pero con los créditos del presupuesto y devolviendo dinero todos los años.

***

Antes de terminar y hablando de dineros, quiero hacerlo del coste y gasto de los buques.

¿Qué cuesta construir un buque? Vaya usted á saberlo. Mi objeto, al tratar este asunto, más que averiguarlo es daros á conocer el valor de ciertos datos, que algunas veces ó casi, siempre, se toman como artículo de fe y que conducen á las mayores equivocaciones.

Parece á primera vista que si los precios se toman de una casa particular, deben ser exactos, pues es lo que el Gobierno respectivo ha pagado; y sin embargo, es tan erróneo ó más que si se tomara de un Arsenal del Estado.

En primer lugar, en Inglaterra pocas veces se da el precio más que del casco y maquinaria reunidos, y otras veces de las dos y artillería; pero indefectiblemente, sin lo que se titula armamento, es decir, sin el completo del buque, cuyo gasto no baja de un 20 ó un 25 por 100, y que el Almirantazgo se reservaba bajo el pretexto de que los efectos debían ser todos iguales, y con el objeto positivo de tener más recursos para construir en los Astilleros particulares; pidiendo créditos supletorios, cuando no tenía bastante para terminar los buques en los Arsenales del Estado, para lo que al revés de lo que sucede en España, recibía el apoyo político de los contratistas. Y he dicho se reservaba, porque algo se ha modificado esto recientemente, efecto sin duda de excesivos créditos pedidos al efecto, sobre el ya enorme presupuesto de su Marina.

En Francia, indefectiblemente, da el Estado la artillería y alguna parte de los cargos, de modo que los precios aparecen muy rebajados; y lo mismo en Alemania é Italia en que los precios suelen ser sin artillería ni coraza, pero sí con el armamento; pero además los Astilleros particulares tienen esto organizado de modo que al hacer los contratos, falte alguna parte muy principal, para que en las Revistas y Anuarios navales, que sirven de consulta á los hombres políticos y á los altos escritores de Marina del extranjero, caigan en el anzuelo del precio reducido del contrato, que podríamos llamar fundamental. Ya una vez convenido lo que aparece como el buque completo, se hace el contrato de lo que falta, que siempre está preparado para que tenga que ser forzosamente la misma casa la que lo facilite, y además en buenas condiciones, de modo que resulte ventajoso y no haya lugar á discutir, pero cuyo importe no figura en el contrato total, que es lo que se busca. Así, por ejemplo, al contratarse el *Pelayo*, quedó pendiente, entre otras cosas, todo lo de la artillería y torres que subía á muchos millones; lo mismo ha ocurrido con los buques que hemos contratado en Inglaterra, y ocurre á todo el mundo, y el único buque que hemos tenido en su precio y el más barato y mejor de todos fué el desgraciado crucero acorazado *Cristóbal Colón*, construido en Génova por la casa Ansaldo, porque se recibió completo y listo, lo mismo para navegar que para batirse y vivir en él la tripulación, sin necesidad de añadirle ni un alfiler, y aunque no hubo tiempo para montarle los dos grandes cañones de las torres, su coste se dedujo del precio total.

Así, pués; deben tomarse con la mayor cautela las notas de precios que se publican, que son la desesperación de los técnicos que tienen que luchar con la verdad, pues á los que construyen les tienen sin cuidado y dicen ¡ya los acabarán! y tienen razón: pero los que tienen que acabarlos, se desesperan porque no llegan á hacer entender en los Parlamentos que ellos fueron los engañados, no queriendo oir á sus marinos, y que los buques hay que acabarlos.

Pero al fin y al cabo, eso se entiende, pero lo que no es facil hacer entender á los extraños son los grandes gastos de entretenimientos de una flota, pues tomando unos datos solo sobre tres buques ingleses; datos publicados en el *United Service Gazette* de 10 de Enero de 1903 resulta que el crucero Europa en un año gastó en obras de sus máquinas 215.900 pesetas oro, y 672.375 en sus calderas, en total 890275 pesetas oro en conservar en buen estado su aparato motor. El *Powerfull* en tres años 748.350, y el *Diadem* 511.700, que aunque menos son sin embargo cifras muy respetables; pero así y todo son cantidades mucho menoress que las que gastan las grandes compañías de correos marítimos las que á cada viaje así sea de 8 á 10 días como son los del Atlantico norte hacen una gran carena llamada recorrido en el caló marítimo, y á todo gasto, á las máquinas y calderas de sus vapores; y son precisamente estos gastos por lo que tienen de imprevistos los que vuelven locos á los Ministerios de Marina de los países pobres, á cuyos Parlamentos, les parece que cualquier cosa basta para entretenimienso, cuando precisamente esto y los ejercicios, es hoy lo más costoso y lo más importante.

A continuación inserto la nota de los presupuestos de ocho naciones y como en diez años se ha duplicado el gasto total de las mismas, pasando de 1.177 millones á 2.303 millones de pesetas oro, suma en aumento cada día, en espantosa progresión.

Gastos de las Marinas.

	1891-92 *Millones de francos.*	1896-97 *Millones de francos.*	1901-02 *Millones de francos.*
Inglaterra	431	574	799
Estados-Unidos	145	174	303
Francia	269	267	327
Rusia	131	154	262
Alemania	105	107	251
Italia	106	93	121
Japón	220	199	96
Austria-Hung.ª	280	33	54
TOTAL	1.177	1.601	2.303

En el último año subió el presupuesto de Inglaterra á 890.921.000 pesetas oro, y así en aumento los de las demás naciones; pero fijándose en algunas de Marinas pequeñas como Austria, por ejemplo, el presupuesto de 1902 á 1903, subió á 51.032.000 pesetas oro, cifras que nos escusan de comentarios, cuando las comparamos con los nuestros, sin contar, además, que nuestro presupuesto de Marina está recargado como todos los de España, con el personal sobrante de Ultramar.

—

Y terminaré la sesión de hoy, diciendo que dejo un número infinito de detalles en el tintero, pero que con lo expuesto en en las siete sesiones en que he tenido el honor de dirigiros la palabra, basta para hacerse cargo de la enorme complicación que envuelve hoy la cuestión Marina, de lo inconscientes que son los que se quieren dar por competentes, con sólo hojear cuatro revistas; y cuán grave y cuán difícil es la misión del personal, llamado á responder y á hacer frente á cuanto progreso tiene en frenético desarrollo la industria moderna, y cuanto la ciencia puede inventar para la más feroz destrucción de sus semejantes.

HE DICHO.