

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Director: Rafael Comenge

AÑO XLIII

Redacción y Administración: Almirante, 15, baja.—Teléfono 2.981

Madrid, Viernes 17 de Febrero de 1911

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 12.979

## EL MEDITERRANEO

En la tarde del 7 embocábamos el Estrecho de Gibraltar en línea de fila en el orden siguiente: «Carlos V», «Reina Regente», «Extremadura», «Princesa de Asturias», «Cataluña» y «Río de la Plata»; un buque de guerra holandés, que navegaba de vuelta encontrada, se aproximó á nosotros y saludó al cañón á la insignia de nuestro almirante, saludo que le fué contestado por el «Carlos V».

Mar llana, hermosa, tranquila: las serranías del Atlas con sus cumbres cubiertas de nieve, por estribor; las costas españolas, por babor; Tetuán, Marrakech, Fez, al Mediodía; Argel, al Norte; nombres africanos y español que tanto suenan en la cuestión occidental del Mediterráneo y que los accidentes de los asuntos de Marruecos han enlazado tan estrechamente para que el de la ciudad española pase á la historia de la diplomacia con enorme relieve por haber sido el sitio donde casi todas las naciones europeas, en amistosa reunión, han decidido la suerte del imperio moro.

Fuimos dejando el Estrecho, hasta perderlo de vista en la obscuridad de la noche, pero dividiéndose la farola de Punta Europa, por la popa. Navegábamos en pleno Mediterráneo, mar pequeño por su extensión, pero grandioso por su historia. No es posible verse en medio de sus aguas sin sentirse impresionado no sólo por el pasado de la civilización humana, sino por los acontecimientos del porvenir, y es mucho más grande la impresión cuando se experimenta desde á bordo de una nave de guerra; parece que en las ondas de ese mar han quedado marcadas las estelas de fenicios, griegos, romanos, cartagineses, venecianos, catalanes y levantinos que lucharon por su dominio comercial y militar, para asegurar á sus puertos las riquezas de sus costas. Al fondo del Mediterráneo se dirigen las naves levantinas y en las raldas y puertos del Asia Menor fondeaban para recoger los productos del interior asiático.

Hacia el Estrecho de Gibraltar se dirigieron fenicios y griegos para cargar sus barcos con las riquezas de la Europa occidental y hacia ambos confines aproaron las naves venecianas. Parecía que el Mediterráneo sólo era camino para unir los dos más viejos continentes, y que únicamente al paso fondeaban los barcos en la costa Norte del continente africano, pero sin que la influencia comercial de sus tripulantes y cargadores pasase más allá de las primeras dunas de arena de la Cirenaica, ni de las vertientes septentrionales del Atlas.

Estas ideas pasaban por mi cerebro paseando por la hermosa y amplia toldilla del «Reina Regente», cuando distrajeran mis pensamientos las señales que hizo la capitana «Carlos V», para que los buques cambiasen de formación y pasasen de la fila á la de grupo. Hicieron estas señales durante la noche, que fué dedicada á ejercicios de evoluciones propias de una escuadra.

Al amanecer del 8 estábamos á la altura de Cabo de Gata; seguía el mar espléndidamente bello; era el que tan repetidamente

han llamado los poetas el «mar de las azules y tranquilas aguas». Pasaron algunos buques con rumbo al Oeste; uno de ellos debía venir del Canal de Suez, seguramente del Asia, del Extremo Oriente.

Segue el Mediterráneo siendo únicamente paso de comunicación de Europa con Asia, como si al Sur de sus aguas no se extendiese un continente inmenso, rico y fértil, como es el africano.

Más allá de esas dunas arenosas de Trípoli y esas sierras del Atlas que detienen á los comerciantes griegos y fenicios y hasta á los modernos, hay un mundo nuevo, en el concepto de la civilización, pero que se está viendo con todo el ropaje de Europa, con ese ropaje de ferrocarriles, telégrafos, vapores, explotación de minas, que como mancha de aceite se ha ido extendiendo desde las costas de los océanos Índico y Atlántico hasta penetrar al interior de Sudán, mancha que con rapidez vertiginosa ha venido para el Norte, para convertir ese Africa que hace poco en toda ella era desconocida, en un mundo con todas las actividades de la vida civilizada que tiene Europa.

Ese día se aproxima con rapidez asombrosa, como asombrosa será también la cantidad de buques que circularán por las aguas mediterráneas para salvar ese pequeño espacio que separarán los dos continentes civilizados. La rapidez del desarrollo que ha tomado la colonización industrial y comercial de Africa, obedece á razones de índole económica y política con relación á los continentes americano y asiático, que obliga á las naciones europeas á mirar con codicia á esas tierras donde no pueden temer las concurrencias de pueblos con vitalidad suficiente para imponer su hegemonía política y comercial.

Si hay en Europa nación que debe mirar con más atención el desplazamiento de la preponderancia comercial hacia el continente africano, es España, que por su extremo Sur está más cerca que ninguna otra, y por poseer una costa levantina, cuya prosperidad ha de ser grandemente aumentada con el comercio que se le prepara para el porvenir no lejano.

La transformación económica del Mediterráneo ha de ser colosal, y con la transformación económica vendrá un cambio en su valor político-militar, sobre todo para los pueblos que tienen costas en sus aguas y territorios que los baña al Norte de Africa.

¿Quién puede dudar un momento lo que significa para España, lo que le afecta, el despertar de Africa convirtiéndose en un continente como Europa, con sus grandes naciones nacidas de colonias ya hoy desarrolladas? España debe mirar y considerar como resuelto lo que se ha llamado hasta aquí problema africano y prepararse con sus buenos elementos navales para el comercio transmediterráneo que tiene que alimentar por el Estrecho de Gibraltar y sus costas del Este.

Estas consideraciones me hace olvidar que rebasado Cabo de Gata seguimos navegando para el Norte y hacia una moderada y empleamos todo el día en hacer ejercicios tácticos con los seis buques que constituyen la escuadra. Todo el día 8 y noche del 9 continuaron los ejercicios navales, hasta que en la mañana del último, previas las señales, nos

dirigimos al fondeadero de Alicante, donde dejamos caer el ancla fuera del puerto los cuatro buques grandes, fondeando en el puerto los cruceros «Río de la Plata» y «Extremadura».

Encontramos Alicante preparado con todas sus galas y dispuesto á manifestar su satisfacción por recibir á Su Majestad. No conozco bien los intereses locales de esta población; pero si conozco, sólo viendo su puerto, que es un pueblo que vive, no sólo en el presente, sino en el porvenir. Parece que prevé, que ve, que adivina lo que van á ser las aguas de ese mar sobre que se sienta aquel cuyas olas van hasta las costas de Esmirna, de Argelia, de Trípoli y Egipto, donde se ha desarrollado con intensidad colosal el comercio marítimo. Yo no conozco, repito, vuestró intereses locales; pero si conozco, y vosotros mejor que yo, que vuestra situación en la costa levantina os favorece para ese tráfico marítimo, y habéis de pedir á los Poderes, contribuyendo al mismo tiempo con vuestro esfuerzo al desarrollo de la política que hoy se llama africana á desarrollar vuestro puerto, dándole dimensiones que le hagan capaz para el porvenir y fomentar el transporte marítimo, porque sólo así, sólo con esas armas, se llega á dominar el mar, y el mar Mediterráneo será dominado por el que tenga más naves surcando sus aguas.

Pero si la historia sirve de algo, y yo creo que sí, porque de lo contrario estaría á la altura de los «cuentos tártaros»; si la historia, repito, enseña, acordarse, mejor dicho, acordémonos, que detrás de esa fuerza naval mercantil tiene que existir, para que su eficacia sea completa, la fuerza naval militar. No olvidemos lo que ha sido del poder colonial de España por carecer de esa fuerza naval, para que si hemos de ir á tomar nuestra parte en la colonización económica moderna del Africa, cuyos primeros jalones están plantados, hemos de prepararnos guardando el camino que á dicho continente conduce, y ese camino forzosamente está en el agua, está en el Mediterráneo.

Voy á terminar estas líneas dirigiendo un saludo al pueblo alicantino, diciéndole al mismo tiempo que si hoy se presenta en su puerto una escuadra modesta por su número, lo es en cambio rica y poderosa por el espíritu que anima á todos sus tripulantes, desde el almirante hasta el último grumete, que de sean ver crecer el poder naval de España, ver aumentar sus unidades, para servir de garantía de seguridad á sus compatriotas.

¡Ojalá que vuelva á las aguas alicantinas en breve tiempo con escuadra más poderosa, para que durante vuestra activa vida mercantil, vuestros armadores, vuestros buques desarrollen todas sus actividades con tranquilidad y seguridad, y que no vuelva á despertar España, como en época no muy lejana, el estruendo que hizo en Asia y América el derribamiento de su poder colonial!

G. Sobral.

A bordo del «Reina Regente», Alicante, 13 Febrero 1911.

## Deuda de gratitud

No todo ha de ser egoísmo ó interés personal. Hay también quien, en todos sus actos muestra un alma noble y un corazón generoso, y opíocios siempre á buscar el bien de sus semejantes, sin pensar en el aplauso y olvidando las amarguras de los desencuentros.

Estas son, á grandes rasgos, las admirables cualidades que adornan al distinguido general de la Armada y prestigioso senador vitalicio D. Federico Loygorri, que tan patéticamente ha demostrado su valor y patriotismo en dife entes hechos de armas, sus excepcionales dotes como gobernador civil de algunas provincias y su acendrado amor al Ejército y á la Marina, apoyando enérgicamente como orador, con su elocuente oratoria, cuantas reformas beneficiosas para dichas instituciones han presentado las distintas situaciones políticas, ó proponiendo las que su ilustración y buen deseo le han sugerido, limitándonos á citar como más recientes el aumento de sueldos, ya ley en vigor, y la proposición de ley referente á los coroneles presentada con el Sr. Mellado, cuya proposición es de suponer sea también aprobada, teniendo en cuenta la pauta de justicia á que viene amoldando todas sus determinaciones el actual Gobierno.

Nada más natural, por consiguiente, que el acuerdo del Ejército de obsequiar con un baquete á dichos señores para testimoniarles su reconocimiento, y como la Armada se encuentra en idéntica situación y las deudas de gratitud son sagradas, con la mayor complacencia damos la noticia en la seguridad de que la Marina, impulsada por su admiración, agradecimiento y cariño hacia los citados hombres públicos, se adherirá gustosa á tan simpático acto para contribuir con su asistencia á aumentar la importancia del homenaje y para que todos los Cuerpos que integran la gran familia militar tributen un estruendoso aplauso á los Sres. Loygorri y Mellado, demostrando una vez más que el corazón de los que visten el honroso uniforme de las milicias de mar y de tierra posee en alto grado, entre otras virtudes, la del agradecimiento sincero y profundo.

## Los progresos de la aviación

EN ALEMANIA

Ninguna otra nación europea trabaja hoy tanto y con tanta actividad en este orden.

A la cabeza de todas las manifestaciones aeronáuticas figura el Príncipe Enrique de Prusia, hermano del Emperador Guillermo y gran almirante de la escuadra germánica.

Con celo infatigable visita las fábricas, frecuenta el trato de los aviadores y les alienta con su presencia, con sus palabras y con su mismo ejemplo. No hace un mes todavía que ha practicado sus exámenes de piloto aviador.

Diariamente comunica el Príncipe Enrique sus impresiones al Kaiser, y éste—desmintiendo los rumores que le suponían adversario de la aviación—demuestra su interés por

los adelantos aeronáuticos, autorizando á su hermano á poner en riesgo la vida, y permitiendo á su propio hijo Albalarto, el tercero de los hijos del Kaiser, que siga á su agosto en ese camino.

Durante el año actual se celebrarán en Alemania numerosos concursos, y la cantidad destinada á los premios que en ellos han de adjudicarse asciende ya á 625.000 francos.

Se ha constituido un Comité, que se propone organizar desde el 1.º de Julio de 1911 hasta el 30 de Junio de 1912 vuelos reservados á los alemanes, previstos de aparatos contruidos en Alemania.

Los premios totales para los mejores resultados durante el año serán de 100.000, 50.000 y 30.000 marcos. Los premios mensuales, de 10.000, 5.000 y 3.000. Sólo la Municipalidad de Berlín ha contribuido con 30.000 marcos.

Una semana de aviación, con 35.000 marcos en premios, se efectuará del 10 al 17 de Septiembre, entre las ciudades de Mordhauzen y Halberstadt.

Otra semana se anuncia en Gotha, con un premio especial para una carrera Gotha-Weimar.

En Breslau, el Aero-Club Silesiano abrirá una escuela de aviación en 1.º de Abril. Están inscritos ya 40 alumnos, entre ellos bastantes oficiales del Ejército.

Finalmente, el príncipe Enrique ha tomado bajo su patronato la Semana de Aviación de Kiel, que se celebrará del 23 al 27 de Junio, y el mitin de la Alemania del Sudoeste, el Comité de la cual está presidido por el príncipe Guillermo de Sajonia Ulmar y el coronel Gaeckle.

Estos mitines están destinados á resultados prácticos. El último será un circuito de Altsaeta, fijado del 20 al 27 de Mayo y sometido á la alta dirección de la autoridad militar.

Con el mismo entusiasmo se cultivan otras ramas de la aeronáutica.

Buena prueba de ello fué la visita que el 3 de este mes hizo el Príncipe Adalberto, acompañado de su tío el Príncipe Enrique, para inspeccionar, en su hangar de Bierdot, la construcción del gran dirigible «Siemens Schuckert», enorme aerostato, que mide 145 metros de longitud y 13,50 de diámetro.

Hace pocos días se hicieron las pruebas del dirigible «M. 3», que ha realizado dos viajes de 500 kilómetros.

Actualmente están en construcción en Friedrichshafen tres nuevos «Zepelines», de un modelo más reducido que los primeros.

El miércoles asistió el Príncipe Enrique, acompañado de la Princesa su esposa, á la ceremonia del bautismo del gran dirigible «Suchard», de 10.000 metros cúbicos, destinado á la travesía del Atlántico, saliendo de las Azores, con los vientos favorables de primavera, para tocar tierra en Nueva York.

No olvidan tampoco los alemanes que la práctica del globo libre es un excelente ejercicio para preparar los pilotos de aeroplano.

Del 25 de Febrero al 11 de Junio se celebrarán once concursos para los dirigibles esféricos, uno de los cuales, el del 7 de Mayo, estará destinado á las pruebas eliminatorias para la copa Gordon Bennett.

En el Aerodromo de Johannisthal se ha constituido la suma de 135.000 marcos á dis-

VICTOR HUGO

395

yada contra la pared. Al verle, parecía tener delante á un hombre en cuyo interior acababa de perderse la vida. No existiendo ya la «Durande» tampoco Lethierry tenía razón de ser.

Tenia un alma en el mar, y aquella alma acababa de zozobrar.

¿Qué iba á ser ahora de él? Levantarse cada mañana y acostarse cada noche; no volver á aguardar la «Durande», no volverla á ver partir, no volverla á ver regresar.... ¿Qué es un resto de existencia sin objeto? Beber y comer. ¿Y qué más? Aquel hombre había coronado todos sus trabajos con una obra maestra, y todos los sacrificios con un adelantor

El adelanto quedaba abolido, la obra maestra quedaba muerta.

Vivir algunos años más inútilmente, ¿para qué? Ya no le quedaba más que hacer.

A su edad ya no se vuel á empezar. Sin contar con que estaba arruinado. ¡Pobre viejo!

Derushetts, llorando en una silla junta á él, tenía entre sus manos uno de los pu-

394 LOS TRABAJADORES DEL MAR

—No os lo he querido decir en voz alta en medio del camino, porque tiene visos de cosa de mal agüero.

—¿Qué hay?

—Se ha perdido la Durande.

En la sala había mucha gente. Los grupos hablaban en voz muy baja, como suele hacerse en el cuarto de un enfermo.

Los que estaban allí; que eran vecinos, transeúntes y curiosos, permanecían apañados junto á la puerta con una especie de miedo, y dejaban libre el fondo de la sala, donde se veía de pie á mess Lethierry, al lado de Deruchette, anegada en llanto.

Mess Lethierry estaba apoyado de espaldas contra el tabique del fondo.

Sn gorra de marinero le caía sobre las cejas.

Un mechón de cabellos grises caía sobre una de sus mejillas. No decía una palabra.

Sus brazos no tenían movimiento, su boca parecía no tener aliento.

Presentaba el aspecto de una cosa apo-

VICTOR HUGO

391

existían allí grutas de roca muy profundas, donde por mucha que fuese la agitación de la superficie, el agua estaba siempre tranquila.

Se desnudó, dejando su ropa sobre cubierta.

Ya encontraría ropa en el falucho. Lo único que conservó fué el cinturón de cuero.

Cuando estuvo desnudo llevó la mano á aquel cinturón, le sujetó, rentó si estaba la tabaquera de hierro, estudió rápidamente con una mirada la dirección que debía seguir á travé de las rompientes y de las olas para alcanzar el peñascos, y después se arrojó de cabeza al mar.

Como caía de muy alto, se sumergió profundamente.

Penetró mucho en el agua, llegó hasta el fondo, le tocó, costó por un momento las rocas submarinas y luego dió una sacudida para volver á subir á la superficie.

En aquel momento sintió que le cogían por un pie.





BICARBONATO DE SOSA QUIMICAMENTE PURO de TORRES MUNOZ

Servicios de la Compañía Trasatlantica

Línea de New-York, Cuba y Méjico.—El día 26 de Diciembre saldrá de Barcelona, el 28 de Málaga y el 30 de Cádiz, el vapor «Montevideo»...

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento y muy cómodo trato esmerado...

Línea de Cuba y Méjico.—El día 17 de Diciembre saldrá de Bilbao, el 20 de Santander y el 21 de Coruña, el vapor «Alfonso XIII»...

DISPONIBLE

LA MARITIMA. Compañía Mahonesa de Vapores.—Itinerarios: Salidas de Mahón: domingos, siete mañana, para Barcelona...

CONSTRUCCION DE EMBARCACIONES DE HIERRO, ACERO, MADERA Y MIXTAS. Especialidad en yachts de vela, vapor y automoviles.—Remolcadores, buques para carga...

SUBMARINE SIGNAL COMPANY (Compañía de señales submarinas). Oficina principal: Fas-House New Broad St. London.

DIARIO DE LA MARINA, Almirante, 15, bajo izquierda MADRID

APARTADO DE CORREOS. NÚM. 330 Sr. Gerente del Diario de la Marina MUY SEÑOR MÍO: residente en provincia de calle de núm. piso se suscribe al DIARIO DE LA MARINA por un (1) de de 191 Firma del suscriptor

Indíquese el tiempo que ha de durar la suscripción.

ASTILLEROS DEL NERVIÓN (Bilbao-Sestao). Construcción de buques de guerra, mercantes, de pesca, remolcadores, dragas.—Reparación de cascos, máquinas y calderas.

Agente comercial en la República Argentina Se encarga de la propaganda y venta de cualquier artículo y de comisiones en general.

CORCHO HIJOS. Santander.—Ingenieros constructores.—Reparaciones de buques en general.—Construcción de embarcaciones menores...

F. E. G. THOMSON HOUSTON IBÉRICA (Sociedad anónima).—Calle del Prado, 2, Madrid.

SERAFÍN ZARANDETA CASANOVA.—Fábrica de salazones y conservas de pescados.

JUAN ZAMORANO.—Fábrica de salazones y conservas de pescados en Isla Cristina (Huelva) y Rota (Cádiz).

LOYD ITALIANO.—Società di Navigazione. Servicio rápido mensual entre Génova y Buenos Aires...

FEU HERMANOS (Ayamonte).—Conservas de pescados.—Fábricas en Ayamonte (España), Portimao y Oñao (Portugal).

El mejor remedio para el estómago Latas económicas á 5 ptas. De venta: San Marcos, II (Madrid) y en todas las farmacias y droguerías de España y Ultramar.

En estado de purza es el verdadero eficaz del estómago y por lo cual puede decirse que es el ojo del órgano. Se emplea con éxito en el reumatismo articular agudo, crónico, y en la g. ta. Es el mejor polvo dentrífico y más económico.

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao á Sevilla VAPORES DE LA COMPAÑIA Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Traosa, 1.496...

Vickers, sons and Maxin Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres...

SOCIEDAD DE ALTOS HORNOS DE VIZCAYA BILBAO

Fábricas en Barcaldillo y Sestao. LINGOTES al cok de calidad superior para Fundiciones y hornos Martin Siemens. ACEROS Bessemer y Siemens-Martin...

HERRERIA DE JOSE RIBAS.—Taller de reparaciones navales.—Nacional, 51 y Mayor, 102 (Barceloneta). BLOND HERMANOS.—Ceuta.—Agentes de la Compañía Trasatlántica Española.

Table with 5 columns: Premios, Sobresalientes, Notables, Aprobados, Suspensos, TOTAL. Data for Colegio del Cardenal Cisneros.

Diario de La Marina

Precios de suscripción En Madrid: Un mes, 1,50 pesetas.—Trimestre, 4,50 idem.—Semestre, 9 idem.—Año, 18 idem. Provincias: Trimestre, 5 pesetas.—Semestre, 10 idem.—Año, 20 idem. Unión postal: año, 60 pesetas.—Asia y América: año, 70 idem. Pídanse tarifas de publicidad