

# El Eco de Cartagena.

AÑO XXX.—NUM. 3696

DIARIO DE LA NOCHE

TELÉFONO NÚM. 58

PRECIOS DE SUSCRICION.

Cartagena.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 7'50 id.—Extranjero, tres meses, 11'25 id.—La suscripción empezará a contarse desde 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

CONDICIONES

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—Corresponsales en París E. A. Lorette, rue Caumartin, 6, Mr. J. Jones Faubourg Montmartre, 31, y en Londres, Fleet Street, Mr. C. 166.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MAYOR 24.

Martes 21 Octubre 1897.

## NAVARRO

19, ISAAC PERAL, 19.



Gran surtido de relojes de bolsillo de oro, plata, níquel y acero. Variedad de los de mesa, pared y despertadores. Excelente taller de composuras. Cadenas, colgantes y díges.

EXACTITUD Y ECONOMIA.

## NUESTRA FUTURA ESCUADRA

Es inhumano obligar á nuestros marineros que combatan al descubierto contra enemigos parapetados detrás de grueso blindaje.

Esto sucederá si antes de reemplazar con otra la escuadra que se está construyendo, se presentase el caso de que España tenga que hacer valer sus derechos ante cualquier nación marítima, aun cuando sea alguna de aquellas que los españoles juzgamos muy por debajo de nosotros.

Existe una lastimosa confusión de ideas por parte de aquellos que interviniendo en la dirección y administración de nuestra Armada, creen que ha sido preferible invertir 200.000.000 de pesetas en cruceros que en acorazados.

Creían éstos, y al parecer continúan sosteniendo la tesis, de que España, en caso de guerra, con otra nación marítima, debe dejar abandonada las envidiadas colonias y sus múltiples e indefensas poblaciones del Litoral, dejando su escuadra á la persecución de buques mercantes y á sorprender algún punto no defendido de la costa enemiga.

Esto, y nada más que esto, es lo que hará nuestra escuadra, compuesta de cruceros evidenciándose entonces á costa de un fracaso nacional, el error ó ceguera en que viven los que suponen á los cruceros con condiciones para batir á los acorazados.

Bueno es, ante todo, que digamos lo que debe entenderse por acorazado y por crucero, porque nos parece que su sentido va siendo cada vez más confuso y no anuncian ya las cualidades distintivas de los buques á que se aplican.

Lo mismo puede decirse que el «Pelayo» es un crucero de faja blindada, que llamar acorazados á los cruceros «Oquendo» y «Vizcaya», que se están construyendo en el astillero de Bilbao.

Pero existe una regla en construcción naval, que fija y determina una de las condiciones más importantes á que han de obedecer los buques de guerra para ser perfectos en su clase; y esta regla es, la de que todo buque ha de ser capaz de mayor velocidad que los que le superan en potencia militar y han de poseer más potencia militar que los que le superan en velocidad.

Aplicando, como es lógico esta regla al «Pelayo», bajo este punto de vista, era un buque perfecto en su clase; pues no existía cuando se construyó buque alguno de mayor fuerza militar que alcanzase la velocidad de 16'4 millas que alcanzó aquél con tiro natural.

En análogas condiciones estaba el «Regente», como crucero.

Pero sucede que, si bien es posible dotar de gran velocidad un buque pequeño, sacrificando su potencia ofensiva y defensiva, la recíproca no es cierta; es decir, que se puede construir un buque como el «Ariete» de 120 toneladas capaz de alcanzar mayor velocidad

que todos los buques existentes, y no se puede ni aun reduciendo la velocidad á cero, hacer que un buque de ese desplazamiento pueda competir con los de gran porte en fuerza militar.

Por mucho que se reduzca la fuerza de máquina, no es posible alcanzar hoy en día este resultado con desplazamientos menores de 8.000 toneladas; y aquí tenemos ya un carácter distintivo entre lo que, por seguir la nomenclatura actual, vamos á llamar acorazados y los que denominaremos cruceros.

El acorazado es, pues, el buque que sin pretender dar caza á los demás acepta el combate y retará él á cualquier otro, confiando en que su potencia ofensiva y defensiva es suficiente para que lo empeñe con probabilidades de éxito.

Con desplazamientos menores ya no se puede aspirar á montar los gruesos cañones que tienen los grandes buques y plazas fuertes, ni á blindarse con corazas casi impenetrables á los proyectiles de esta artillería, y entonces hay que decidirse por los llamados cruceros, ó sea por los buques cuya potencia ofensiva y defensiva ha de ser tal que no impida el dotarlos de máquinas suficientemente poderosas para comunicarles una velocidad que por lo menos exceda en dos ó tres millas á las de los que hemos llamado acorazados.

Esta diferencia de dos ó tres millas es necesaria para evitar el que por tener estos buques sus fondos sucios y aquellos limpios, puedan encontrarse en condiciones iguales de velocidad.

¿Debemos resignarnos á no poseer buques que frente á frente y á la luz del día puedan empeñar con probabilidades de éxito combate singular con los acorazados de otras naciones? Así parece que lo entienden los ministros de Marina, y por esa razón procuramos poner de manifiesto el grave y trascendental error que implica la elección de buques hecha ya para nuestra futura escuadra.

Bien claro demostramos en uno de nuestros artículos anteriores, que si una escuadra cuyo valor industrial fuese de 200.000.000 de pesetas, necesitaba para estar bien organizada siendo compuesta de acorazados 6.000.000, necesitaría 12.000.000 si se componía de cruceros, que es el gasto de entretenimiento.

Hay más; si se quiere conservar esta escuadra constantemente en el mismo estado de fuerza, sin que haya que acudir á nuevos créditos extraordinarios, será preciso destinar en el presupuesto anual una cantidad que pudiera llamarse de reposición ó conservación de la flota, y esta cantidad tendrá que ser mayor en caso de que la escuadra se componga de cruceros que fuesen de acorazados, porque la experiencia ha demostrado que los buques de guerra tienen menos vida cuanto menor es su desplazamiento.

Resultando, pues, bajo el punto de vista económico, muy digno de tenerse en cuenta en un presupuesto exiguo, como es el de marina, que si se hubiese construido nuestra escuadra con buques acorazados podría atenderse á su entretenimiento y reposición con 12.000.000 anuales, mientras que siendo, como será, de cruceros, han de precisarse si se quiere que esté bien organizada y que sea constante su valor industrial 22.000.000, cantidad que seguramente no concederán las Cortes, traduciéndose su deficiencia en pobre organización y decrecimiento constante en el valor de la flota.

Veamos ahora qué resultados debe esperar el país en caso de guerra de una escuadra compuesta en su totalidad de cruceros excepción hecha del «Pelayo», cuya adquisición es anterior á la ley del año 1887.

Si por acorazado se entiende todo buque en el cual la potencia «ofensiva» y «defensiva» es suficiente para empeñar el combate, con probabilidades de éxito, claro es que los cruceros, buques en los cuales se sacrifica á la velocidad y radio de acción la parte que debería invertirse en aumentar la defensa, se hallan imposibilitados de luchar frente á frente con quien le supere en condiciones defensivas.

Tendrán, es cierto, los cruceros en su favor, si éstos obedecen al sabio principio que enunciamos, la facultad de rehuir el combate, porque disponen de dos ó tres millas más de velocidad que los acorazados; pero, ¿caso el objetivo de una flota ó fuerza armada, es el de huir á la vista del enemigo? El carácter de los españoles es á propósito para cumplir el lema que deben llevar en sus banderas los cruceros «Cruel con el débil y no avergonzarse de volar ante el fuerte.»

Creemos que no, y por eso no transigimos con los que opinan que los buques modernos de guerra deben sacrificarlo todo á la velocidad, ya sean cruceros ó acorazados. La velocidad no tiene la importancia que algunos suponen para los buques de línea ó de combate, sien lo más apreciable la facilidad de evolucionar y la protección.

El problema que hoy persiguen los constructores navales en cuanto se refiere al buque de combate, es extender el acorazamiento ó protección hasta el emplazamiento de la artillería secundaria, pues la sana reflexión ha hecho comprender lo inhumano y poco decoroso que es para un jefe de buque encerrarse en blindada torre al comenzar el combate, dejando que sus subordinados reciban á pecho descubierto las granizadas de proyectiles que sobre ellos descarguen los cañones de tiro rápido y ametralladoras.

La misión de los cruceros en campaña está reducida á ser avisos ó descubridores de la escuadra, ó bien funcionar como perseguidores de la marina mercante.

Para uno y otro cometido, no se precisa buques tan costosos en su adquisición y sostenimiento.

Como avisos de escuadra, está probado que dan excelentes resultados los buques ligeros, cuyo tonelaje no excede de 700 toneladas. Destinar á este servicio cruceros de 5.000 y 7.000 toneladas sería un absurdo, y para perseguir y ofender los grandes trasatlánticos, tampoco sirven los cruceros, á pesar de su fama en velocidad y radio de acción. La velocidad en los cruceros es de ocasión, por cuanto exige un gran consumo de combustible, y una fatiga no soportable por más de un día ó dos en las dotaciones.

En resumen: la aplicación de nuestros grandes cruceros en casos de guerra, no puede ser otra que la de lanzarse en las derrotas ó caminos del comercio marítimo para destruirlo, aventura ésta no tan fácil de realizar como algunos creen, y sobre todo, que siempre reportaría consecuencias funestas por las represalias que impondría el vencedor; es decir, el que domine en la mar, que será siempre el que disponga de mejores y más buques acorazados.

Sabiendo esto, ¿es lógico adquirir una escuadra compuesta de buques, que cuestan á 10, 15 y 18 millones de pesetas cada uno, para no poder dedicarlos, en caso de guerra, más que á hacer escaramuzas?

Creemos que no, y el tiempo hará ver si teníamos razón en criticar la ley creando la escuadra, como criticamos hace tiempo el sistema que se siguió para desarrollar las industrias navales.

## CORREO DE SEÑORAS

Como las señoras son las encargadas de arreglar las habitaciones de sus maridos y sus hijos, no estarán de más, en esta sección destinada exclusivamente á ellas, las siguientes indicaciones:

### Tocador para caballero

Debe ser claro y alegre; las paredes tapizadas de una tela cenicienta, casi blanca, parecida á las toallas rusas, con alto zócalo de azulejos ingleses en recuadros de roble claro; de la propia madera serán los muebles: enorme armario de tres cuerpos, mesa llena de objetos de aseo y otra (la de «vide poche») con objetos de faltriquera, tales como guantes, petaca, cartera, y todo lo del indispensable «cargen torse», que así dicen que se llama.

El suelo se forra de linoleum, y aquí y allá algunas pieles de oso y de cabra de la Siberia, sedosas y blancas, ó alguna pequeña alfombra de Smirna, muy blanca también.

Los herrajes de los muebles, como las lámparas eléctricas del techo y de ambos lados del espaldado espejo puesto sobre el gran lavabo de porcelana inglesa, serán de bronce níquelado; los cortinajes, de la propia tela de las paredes, recogidos por cordones de seda en ganchos, también de níquel. Magníficos grabados ingleses de escenas de caza, de carreras y de paseos, y caprichosos grupos de excelentes fotografías de mujeres, guarnecidas de unas bastoneras, igualmente de roble y blanco metal bruñido, cargadas de bastones de mil formas, y de látigos, fustas y espuelas, y de una panoplia con ligeras escopetas de caza, sables, espadas y floretes de esgrima, pistolas de salón, cuchillos de monte y revólvers de diversos calibres.

### Conservación de las flores

Medios varios existen que podríamos emplear para conservar las flores. Entre los más sencillos está el siguiente: se coge un poco de carbón y se echa en un envase conteniendo agua; hecho eso sólo falta que entremos entonces el tallo de nuestra flor en el carbón para que durante varios días se nos conserven lozanas. Si se trata de flores que ya han sido usadas y están por lo tanto marchitas, no hay más que recortar un poco el tallo y colocarlo en agua caliente; el calor dará nueva lozanía á la flor. Esto puede hacerse también cuando se desea que los botones de rosas se abran inmediatamente, sin que por eso se estropeen. Esta flor, cuando está marchita, es la que con mayor facilidad revive.

Una vez que la flor marchita ha recobrado su lozanía no hay más que colocarla sobre el carbón, como ya dijimos, para conservarla, pero debemos advertir, y esto se comprende fácilmente, que la flor revivida no se conservará tanto tiempo como las otras.

### Las uvas

La uva se distingue de los demás frutos azucarados, no sólo por sus propiedades higiénicas, sino también por sus condiciones alimenticias.

En muchas regiones del Mediodía de Francia y en buena parte de España la alimentación se compone exclusivamente de pan y uvas.

Los resultados de esta alimentación han sido estudiados por sabios higienistas. Actualmente empieza á aplicarse la medicación por medio de la uva.

Este fruto debe sus efectos salutariferos á