

# LA VIDA MARÍTIMA

REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO  
MARINA MILITAR DEPORTES NAUTICOS  
PESQUERIAS E INDUSTRIAS O MAR.

Año I.—Núm. 10

Órgano de propaganda de la LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

10 Abril de 1902



*Andrés Marroig y Ballester*

† SR. D. ANDRÉS MARROIG Y BALLESTER  
CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE

## EL PROBLEMA DE LA NAVEGACIÓN FLUVIAL EN ESPAÑA

### I



N breve se reunirá en Dusseldorff (Alemania) un Congreso en que se tratarán los problemas referentes á la navegación interior. En Nantes (Francia) acaba de reunirse otro con parecido programa. Ambos nos interesan muy particularmente.

Europa es región bien regada por muchos y caudalosos ríos. Apenas se aparta de esta ley geográfica una porción considerable de la cuenca mediterránea: España, Italia meridional, Grecia, Turquía europea. El resto de esa cuenca comprende tres excepciones notables: el Ródano, el Pó y el Danubio; es decir, tres de los cuatro grandes ríos alpinos. Las hoyas de esas caudalosas arterias son otros tantos focos de vitalidad económica y política. Nombrar el Ródano es evocar la idea de la Provenza y Marsella. El Pó trae á la memoria las maravillosas llanuras piemontesas, lombardas y venecianas, las industriosas ciudades de Turín y Milán, la renaciente Venecia. El Danubio ha dado á Hungría los medios materiales de constituir una vigorosa nación.

Los otros países mediterráneos, menos favorecidos en el orden físico, resientense de esta inferioridad. Son miembros casi aislados del gran cuerpo europeo, en los que la vida de éste circula con energía muy atenuada. Italia nos presenta buen ejemplo de la diferencia entre aquellas ricas comarcas y estas otras, en realidad más pobres, aunque en apariencia mejor dotadas. ¡Qué inmensa distancia entre las provincias milanesas y las napolitanas!

El mundo de los Alpes, que da vida á aquéllas sin separarlas de Europa, pues por diversos parajes cruzan la cordillera anchos puertos y ríos importantes, se prolonga hacia Oriente por otras montañas, que con diversos nombres dividen las aguas de nuestro continente; y las que corren por la vertiente Norte, encontrando ante sí llanuras suavemente inclinadas hasta el mar, se derraman tranquilas, encauzadas en amplios y bien dispuestos lechos, de modo que por esto y por su abundancia han venido á formar muchos de esos caminos que andan y que son los preferidos por la civilización.

El Vístula, el Oder, el Elba, el Weser y el Rhin (á los que podríamos añadir el pequeño Escalda) constituyen la riqueza de esas llanuras, que nosotros, más poetas que geógrafos, imaginamos desheredadas de la naturaleza, porque no brilla sobre ellas nuestro sol, pero en cuyas entrañas yacen tesoros inmensos en remotas edades acumulados, y que hoy son pan de la industria; de suerte que por una felicísima coincidencia, el hombre encuentra reunidos los medios de producir y los medios de transportar, y con ello las bases de la superioridad económica y de la inferioridad política.

A las grandes zonas industriales situadas en las cuencas de dichos ríos corresponden, en la desembocadura de éstos, otros tantos puertos de primer orden: Dantzic, Stettin, Hamburgo, Rotterdam, Amberes; y más adelante, en la llanura inglesa, continuación de la llanura continental, Londres (sobre el Támesis) y Liverpool (sobre el Mersey). Estos puertos son exteriores, sirven de enlace entre el mar y la tierra. Pero en el interior de ésta, otros no menos mercantiles, de tráfico poco ó nada inferior al de aquéllos, atestiguan cómo la vida de las sociedades se acumula á lo largo de las vías

fluviales. Así, París es el puerto de mayor tonelaje de Francia, y sólo en el Rhin cuento tres que aventajan al de Barcelona.

De los países europeos, el más favorecido desde el punto de vista de la navegación fluvial es Rusia. Sin los grandes ríos que enlazan tan fácil y económicamente las diversas partes de aquel vasto territorio, la unidad geográfica de éste no existiría y no se habría formado, por tanto, la unidad política. Sólo la Rusia europea cuenta 35.000 kilómetros de vías navegables, no incluyendo en el cómputo 1.500 kilómetros de canales. La mayor de sus arterias es el Volga, cuyo curso mide 3.400 kilómetros, recogiendo en él las aguas de una cuenca de 1.400.000 kilómetros cuadrados, es decir, casi tres veces más extensa que el territorio español. En muchos sitios de su curso medio, la anchura varía de uno á cuatro kilómetros y la profundidad pasa de 10 á 12 metros. Circulan por él cerca de 40.000 barcas y vapores y hasta 70.000 balsas de madera, transportando aquéllos cerca de diez millones de toneladas de mercancías. El Don, el Dniester, el Dnieper y el Neva, ríos también importantísimos, transportan de ocho á nueve millones de toneladas. Como las divisorias entre las diversas cuencas son casi imperceptibles, se han hecho canales, por los que los barcos pasan de unas á otras, de modo que se puede navegar del Báltico al Caspio sin interrupción. Ahora se construye un canal nuevo que permitirá á buques de considerable tonelaje ir del mismo mar Báltico al Negro. Se calcula que el tráfico fluvial ruso vale unos 1.000.000.000 de francos. En él se emplean cerca de 25.000 barcas y vapores, con más de 7.500.000 toneladas y 100.000 tripulantes.

Después de la red fluvial rusa, la más extensa es la alemana. Comprende 26.000 kilómetros á los que hay que sumar cerca de 2.500 kilómetros, de canales. Podemos dividirla en dos grupos: 1.º, grupo del Rhin, que se enlaza con el Danubio, el Ródano y el Sena por los canales de Lu-lwig, del Ródano al Rhin (pasando por Strasburgo y Mulhuse al Saona) y del Rhin al Marne (también partiendo de Strasburgo y de aquí por Saverne á Nancy, para ganar el Mose-la y el Marne); 2.º, grupo de los ríos orientales, Elba, Oder y Vístula, con fácil comunicación entre si por los canales de Bromberg, Federico Guillermo y Finon.

El Rhin es el río europeo de mayor tráfico. Sus puertos principales son Ruhrort y Duisburg-Hochfeld, con 6.000.000 de toneladas el primero y 5.600.000 el segundo. Por ambos comunica con el exterior la importantísima región manufacturera y minera del Ruhr (instrumentos de hierro y acero, minas de carbón, productos químicos, gran industria metalúrgica, máquinas, cañones Krupp, fusiles, material de ferrocarriles, etc.) Después vienen Mannheim (4.704.000 toneladas); Ludwigshafen (1.500.000); Maguncia con Gustroburgo (1.131.000); Colonia-Deutz (1.019.000); Dusseldorf (619.000) y Strasburgo (609.000). Y á esta lista puede sumarse aún Francfort sobre el Mein, con 1.700.000 toneladas.

De todos estos puertos fluviales situados, en el corazón del continente, algunos de ellos á más de 800 kilómetros del mar, parten líneas de navegación marítima, á saber:

1.º Un servicio de vapores de 1.600 toneladas, de Duisburg y Dusseldorf á las escalas del Báltico (llevan carbón y hierro y traen de retorno maderas).

2. Una línea regular de Ruhrort, Dusseldorf y Colonia á Londres (tres vapores de 1.200 toneladas).

3.º Una línea (de una casa de Bremen; 18 vapores de 350 á 800 toneladas) que parte del bajo Rhin y recorre los puertos del mar del Norte y del Báltico hasta Riga.

4.º Una línea, también de Bremen (cuatro vapores de 800 á 1.000 toneladas), de Colonia á San Petersburgo y á Palermo.

5.º Una línea entre Colonia y Hamburgo (deceenal; tres vapores de 450 toneladas).

6.º Una línea de barcazas de 600 á 1.000 toneladas, entre los puertos del Rhin y el Báltico, que una vez en el mar son conducidas por potentes remolcadores.

7.º Una línea de vapores entre Elbing y el bajo Rhin.

8.º Un servicio de vapores internos, para el transporte de alcohol, de Colonia á diferentes puertos. Además suben y bajan el río goletas de 100 á 200 toneladas.

Poco menos considerable que el del Rhin es el tráfico del Elba, arteria que corre por el centro del imperio y pertenece á éste en casi toda su longitud. De 1859 á 1893 se ha gastado en mejorar el cauce unos 54 millones de marcos. Hamburgo, su puerto marítimo, es el segundo del mundo (16.000.000 de toneladas). Magdeburgo (1.600.000 toneladas), á 400 kilómetros del mar, puede compararse á los grandes centros fluviales del Rhin. El puerto de Berlín, situado entre el Elba y el Oder, tiene un movimiento de 4.600.000 toneladas. El proyecto de canal del Rhin al Elba, uniría los dos grupos en que se divide la navegación interior de Alemania. El transporte de mercancías en los ríos alemanes pasa de 7.500 millones de toneladas-kilómetros, y el valor económico de las vías navegables se calcula en 1.500 millones de marcos.

No vale tanto, con valer mucho, la red fluvial austro-húngara. El Danubio es, sin duda, un gran río, el mayor de Europa después del Volga (2.800 kilómetros de longitud; extensión de la cuenca, 817.000 kilómetros cuadrados; caudal medio, 9.000 metros cúbicos por segundo). Pero ofrece el grave inconveniente de desembocar en un mar casi cerrado y excéntrico. Sin embargo, Viena y Budapest son puertos interiores de primer orden. El Drava, el Sava y el Tisza ó Theis, tributarios del Danubio, pueden navegarse largo espacio, pues tienen más de 1.000 kilómetros de longitud y caudal proporcionado. En suma, las vías navegables de Austria-Hungría miden cerca de 12.000 kilómetros. Se trata de enlazarlas con la vasta red germánica por medio de un canal de 220 kilómetros, abierto del Elba al Danubio, y por otro que uniría el Oder al Moldava, afluente del Danubio. Ambos proyectos son de gran trascendencia económica.

Nuestra vecina Francia es, en su hidrografía, como en su constitución geográfica y en su historia, país de transición entre el Norte y el Mediodía de Europa. El Sena, el Soma, el Meusa, y aun el mismo Saona (aunque tributario del Ródano), pertenecen, por sus caracteres hidrológicos (escasa pendiente, cauce limpio, caudal abundante y poco sujeto á grandes alteraciones), á la llanura septentrional de nuestro Continente. El Ródano, el Loire y el Garona son ya ríos casi torrenciales. En la primera parte de su curso salvan enormes pendientes, saltando por montañas y mesetas y recibiendo afluentes no menos impetuosos, y en todo él se resienten más ó menos del régimen meteorológico del Mediterráneo. Sin embargo, la industria humana ha conseguido utilizarlos en gran parte.

El Sena es un río modelo. A su navegabilidad y á la de sus afluentes (Yonne, Aube, Marne et Oise) debe París la capitalidad de Francia, y esta nación gran parte de su influencia en el mundo. Su cuenca mide 78.000 kilómetros cua-

drados y su curso poco más de 700 kilómetros, pero lleva al mar de 600 á 700 metros cúbicos de agua por segundo y su corriente es tan mansa como se deja considerar sabiendo que de París á la desembocadura, á pesar del largo recorrido, el desnivel es sólo de 25 metros. Hasta dicha ciudad el fondo mínimo es de 3,50 metros, de suerte que vapores de regular tonelaje pueden llegar hasta ella y tenerla en comunicación directa con Londres.

El Ródano es sin comparación más caudaloso (2.500 metros cúbicos), pero corre con demasiada violencia y sólo empieza á ser verdaderamente navegable junto á Lyon, donde se le une el Saona.

Las fuentes del Loire se hallan en las montañas centrales, y como estas montañas no contienen, por su poca altura, depósitos de nieves eternas, el río lleva escaso caudal en verano, quedando en seco una parte del cauce.

El Garona tiene en su favor la permanencia de los manantiales de que se nutre en su origen, pues los altos picos del Pirineo central y occidental le envían el sobrante de sus extensos ventisqueros. En cambio las arenas que su corriente arrastra van obstruyendo poco á poco el curso inferior, con grave daño de la prosperidad de Burdeos.

Pero, aparte las mencionadas montañas centrales, ninguna insuperable barrera se opone á la comunicación entre estas grandes cuencas, ni entre ellas ni otras menores (Somme, Charente, Adour, Meusa, Mosela, etc). Más de 5.600 kilómetros de canales ha construido la mano del hombre en territorio francés para corregir ó completar la obra de la naturaleza, con lo que la red de vías navegables ha llegado á 12.400 kilómetros. En ella se ha invertido la enorme suma de 800 millones de francos. El tráfico que por esas vías se hace pasa de 25 millones de toneladas, representando la tercera parte de la circulación mercantil de Francia.

Con todo lo cual, los franceses no están contentos, ni se consideran en condiciones de sostener la lucha económica con sus vecinos del Este. La creciente desviación del comercio de tránsito entre el Mediterráneo y el Atlántico septentrional, que antes iba de Marsella al Havre, y que hoy prefiere pasar de Génova á Amberes ó Hamburgo, cruzando los Alpes por el San Gotardo, alarma á muchos, así á los políticos como á los economistas.

De aquí el empeño en perfeccionar los medios de transporte, tanto los terrestres como los acuáticos, y sobre todo éstos, que de día en día adquieren mayor importancia en todas las naciones. El proyecto de canal del Ródano al Garona para buques de gran porte, es un ensueño en el que ya nadie piensa. En cambio, la construcción de una vía de tres á cuatro metros de profundidad entre el Sena y el Ródano, merced á la cual pudieran navegar grandes embarcaciones de Marsella al Havre y Dunquerque, vendría á tener parecidos efectos á los que del canal del Rhin al Elba se esperan en Alemania. Además, importa mucho á la prosperidad de los departamentos centrales, hacer del Loire un río navegable, de Nantes para arriba, y en esto se trabaja hace años, siendo el Congreso que estos días se celebra en aquella ciudad un gran paso en este camino.

¿Qué lección se deduce de todo lo expuesto para España? De ello trataré en otro artículo. Por hoy he de limitarme á decir que nuestra red fluvial es la más defectuosa de Europa, y que jamás podremos obtener de ella lo que Alemania, Austria-Hungría y Francia de las suyas respectivas, pero que tampoco hay ninguna tan descuidada de los poderes públicos y de la opinión.

G. REPARAZ.

París, Marzo 1902.

# Más del pan negro

## III



una mera cuestión de transporte, decíamos en nuestro artículo anterior, queda reducido este grave problema de nuestra independencia económica, ó sea de nuestra producción hullera autónoma, libre de toda competencia extranjera.

Nada tiene de extraño tratándose de una mercancía en sí de poco valor, en que el precio del transporte influye poderosamente, así como la rapidez y seguridad del mismo. Ya hemos visto que á una cuestión de transporte se reduce la lucha entre Inglaterra y los Estados Unidos.

Cierto que éstos, merced á la disposición de sus cuencas hulleras, han podido abaratar extraordinariamente el precio de obtención, aplicando máquinas arrancadoras, fuerza eléctrica, suprimiendo las estivaciones y otros progresos que la naturaleza de su terreno carbonífero consiente; pero nada de esto hubiera sido bastante para tentar la aventura de cruzar el Océano á siete chelines si el transporte desde minas á puertos por ríos y lagos navegables y ferrocarriles económicos no les hubiera facilitado el camino.

Por otra parte, esta misma facilidad y baratura del transporte ha dado mayor expansión á su comercio de hulla y aumentando el tonelaje se reducen

los gastos por tonelada á una cifra inverosímil.

Así se explica que una región sola, Pitisburg, exporte 20 millones de toneladas, que en manos de un *trust* representan una fuerza gigantesca, y que haya puerto, como Baltimore, donde se carga en dos días un buque de 5.000 toneladas.

Dejemos ya á un lado esos países, que parecen de la leyenda, y vengamos á las tristes realidades del nuestro, que resulta en la comparación un pigmeo.

De nuestro terreno carbonífero, que se calcula en 11.000 kilómetros cuadrados, tan sólo hay registradas 123.993 hectáreas denunciadas; de éstas, 93.822 son improductivas hasta el presente, y tan sólo 30.170 productivas.

La carestía y escasez de transportes es la causa de esto, pues basta una ojeada al mapa para ver que las cuencas que más han prosperado son las de Asturias, que, relativamente, tienen fácil la vía del litoral.

La disposición de nuestras cuencas no consiente aplicar en ellas esos progresos industriales que abaratan prodigiosamente el laboreo; además, la gran disgregación de las concesiones encarece el precio de obtención, pues los gastos generales se reparten sobre tonelajes exigüos; de modo que no hay que soñar en vencer al enemigo en este punto. Y eso que gracias á que nuestras cuencas de hulla apenas están desfloradas, el precio medio de costo no es muy superior al de otros países de Europa.

Descartado ese aspecto técnico de la cuestión y descartado también el de la defensa arancelaria y el de la tributación, porque han sido tratados ya en la prensa recientemente, volvamos á nuestro punto de vista: la defensa de nuestra producción hullera y de la industria española está en organizar los transportes en forma que no puedan venir á competir aquí nuestros adversarios.

Nos limitamos á la región Norte, que es la que, hoy por hoy, ha de cubrir el litoral, verdadera línea de batalla que

tenemos que defender de la invasión de esos dos millones y medio de toneladas con que nos invade el comercio inglés.

Las cuencas del Norte son, por lo tanto, las que han de dar el contingente de la vanguardia que sostenga el primer choque en la competencia.

Sí el precio de obtención del cambio inglés no es mucho menor que el nuestro, ¿cómo es posible,



«ALBIA»

se dirá, que pueda venir á nuestras propias costas en tan favorables condiciones de concurrencia?

Repetimos lo dicho tantas veces: por la baratura de transporte. De mina á puerto, paga allí dos chelines la tonelada; los gastos de carga son 6 ú 8 peniques; los buques cargan rápidamente á razón de 1.500 y hasta 2.000 toneladas; el flete á España es baratísimo, y aquí hallan siempre flete de retorno que facilita esa navegación.

En España es el reverso de la medalla: de mina á puerto cuesta 4 pesetas por tonelada un recorrido de 40 á 50 kilómetros, á que están situados los centros mineros de Asturias; los gastos de carga son 1,50 á 2 pesetas; la carga á razón de 250 á 300 toneladas diarias, con lo cual pierden los buques días inútiles, y eso cuando hallan turno de atraque, lo que no es fácil, puesto que Gijón sólo cuenta con un muelle para vapores de 1.500 toneladas y Avilés dos muelles útiles para calados máximos de diez y nueve pies,

¿Es posible así la competencia? En estadias de vagones y barcos gasta más nuestra industria que en transportar el carbón de Inglaterra á España.

Sólo así se explica que la producción de Asturias, que alcanza á millón y medio de toneladas, ó sean las 3/5 de la producción de España, sólo haya podido exportar por Gijón y Avilés medio millón de toneladas para el litoral.

El camino de salvación está, pues, en construir puertos con muelles y todos los elementos de carga para que los buques, sin demoras, sean despachados á razón de 1.000 toneladas diarias, y que los transportes de mina á puerto se reduzcan á la mitad.

Con puertos habilitados á la moderna, las cosas cambiarían radicalmente de aspecto. Nuestra Marina mercante podría hacer fletes de competencia para el litoral de España y aun de Francia é Italia, con los que no podrían competir ingleses ni yanquis.

Vamos á tratar de demostrarlo con cifras, tomando por tipo el vapor carbonero de 3.000 toneladas de carga, que hoy puede adquirirse nuevo, y con todo gasto, en 800.000 pesetas.

Calculando una amortización de 5 por 100 en diez años, para revenderle, lo que es usual, por mitad de precio á esa edad, y 5 por 100 de interés al capital, 6 por 100 prima de seguro, en 1.500 pesetas mensuales los gastos de entretenimiento, cabos, pinturas, aceites, etc., y en 40.800 pesetas anuales los de tripulación, incluso comida, tendremos el siguiente gasto anual:

	Pesetas.
Amortización 5 por 100.....	40.000
Interés 5 por 100.....	40.000
Seguro 6 por 100.....	48.000
Gastos de entretenimiento.....	18.000
Tripulación.....	40.800
	186.800

Calculando unas 1.000 toneladas de carga y descarga, este buque emplearía seis días y dos más de viaje de ida y vuelta, total ocho días, desde Asturias á los puertos del Norte, desde Pasajes á Vigo, lo que le permitiría 40 viajes redondos en trescientos veinte días, quedando un margen de cuarenta y cinco para fiestas ó demoras imprescindibles.

Siguiendo este cálculo, este buque podría hacer al año los viajes redondos siguientes, partiendo de Asturias:

Al litoral Norte.....	40 viajes.
A Lisboa.....	32 >
A Cádiz.....	23 >
A Valencia.....	18 >
A Barcelona.....	15 >
A Marsella ó Génova.....	13 >

Este número de viajes, doble de lo actual, le permitiría establecer, con buena ganancia, los fletes siguientes:

Litoral Norte, 40 viajes, á 3,50 pesetas tonelada:



<SESTAO>

	Pesetas.
40 X 3.000 toneladas X 3,50 pesetas.....	420.000
Gastos anuales.....	186.800
Carbón, á 23 pesetas.....	29.200
Gastos de 40 viajes á 2.500 pesetas (consignación, despacho, pilotajes, aguada, derechos de carga, obras de puerto, etc.).....	100.000
	316.000
<i>Beneficio</i> .....	104.000

A Lisboa, 32 viajes, á 4 pesetas tonelada:

	Pesetas.
32 X 3.000 X 4 pesetas.....	384.000
Gastos anuales.....	186.800
Carbón, 32 viajes.....	39.200
Gastos de 32 viajes, á 2.500 pesetas (despacho, consignación, pilotaje, derechos, carga, descarga y obras, puertos, etc.).....	73.000
	299.000
<i>Beneficio</i> .....	85.000

A Cádiz, 23 viajes, á 6 pesetas tonelada:

23 X 3.000 toneladas X 6 pesetas.....	392.500
Gastos anuales.....	186.800
Carbón, 23 viajes.....	48.200
Gastos, 32 viajes (comisión, despacho, etcétera).....	57.500
	292.500
<i>Beneficio</i> .....	100.000

A Barcelona, 16 viajes, á 18 pesetas tonelada:

16 X 3.000 toneladas X 8 pesetas.....	384.000
Gastos anuales.....	186.800
Carbón, 16 viajes.....	55.200
Gastos, 16 viajes (despacho, pilotajes, etcétera).....	40.000
	282.000
<i>Beneficio</i> .....	102.000

A Marsella ó Génova, 15 viajes, á 9 pesetas tonelada:		
15 X 3.000 toneladas X 9 pesetas.....	405.000	
Gastos anuales.....	180.800	
Carbón, 15 viajes.....	64.200	
Gastos, 15 viajes.....	38.000	
	288 000	288.000
<i>Beneficio</i> .....		117.000

Estas cifras, que creemos muy aproximadas á la realidad, dejando un margen de beneficio muy halagüeño para las empresas navieras, constituirían la más segura línea de defensa de nuestra producción de hulla, y, por tanto, de nuestra industria.

Con esos fletes reducidos no podrían competir los ingleses y americanos, como podemos verlo comparándolos con los fletes actuales, que han alcanzado su máxima depresión:

FLETES DE CARDIFF		Fletes cabotaje. — Pesetas.	Fletes reducidos. — Pesetas.
A Bilbao .....	6,85	7	3,50
A Santander . . . . .			
A Cádiz .....	8,50	10	6
A Barcelona .....	12,60	12	8

Como al propio tiempo, con la rebaja de fletes, aumentando la explotación de Asturias, se reducirían los precios de costo, y las empresas ferroviarias los transportes y los gastos de carga en puerto, podría llegar á obtenerse un precio, término medio, de los carbones de Asturias en los puertos, como el siguiente:

PUERTOS	Gasto, transporte hoy. — Pesetas.	Gasto, transporte reducido. — Pesetas.	Precio hoy. — Pesetas.	Precio reducido. — Pesetas.
Bilbao .....	13	6	35	24
Lisboa.....	15	7	37	25
Cádiz.....	16	9	38	27
Valencia.....	17	10	39	28
Barcelona.....	18	11	40	29
Marsella.....	22	13	45	31

Precios con los que, repetimos, no podrían luchar los carbones ingleses y yanquis, que han llegado al precio mínimo de precio de costo, gasto y fletes.

\*\*

En resumen: la cuestión queda, como decíamos, reducida á un mero problema de transportes, principalmente á la organización de los puertos á la moderna. De otra manera labramos nuestra ruina.

Si dedicamos nuestro esfuerzo perseverante á ese propósito; si los puertos de Asturias consiguen ampliar su exportación, ahuyentando esos dos millones y medio de toneladas de carbón inglés que hoy nos invaden; si su tráfico suma con la exportación actual tres millones de toneladas, ¿no habría con esto base cierta para acometer el problema, como si se tratase de un negocio comercial?

A buen seguro que si el Estado, ineficaz aquí para toda empresa de tal clase, cediese á un industrial sus derechos

y los que las Juntas de obras de puerto recaudan, sin visible beneficio para el tráfico, no faltarían en España capitales que á ello se arriesgaran, y en plazo relativamente breve contaríamos con puertos que reuniesen las condiciones apetecibles.

Las mismas empresas mineras favorecerían ese progreso, como acudirían á proporcionar á los ferrocarriles el material necesario, si éstos lo estimulasen con tarifas de bonificación no tan mezquinas como las que actualmente ofrecen.

Sin este engranaje de todos los intereses que se enlazan en esta capital cuestión, no será posible la realización de tales propósitos; pero bien aunados tantos esfuerzos, no es el problema irresoluble.

Y si se meditan los beneficios incalculables que reportarían al país; las mismas ventajas para el Estado, que cobraría una tributación quintuplicada sobre las empresas; el beneficio para las industrias, que tendrían surtido seguro y económico de combustibles; la esperanza del florecimiento de nuestra Marina mercante, que con baratos fletes de carbón seguros podría fomentar el comercio de cabotaje, retornar á Asturias á bajo precio los minerales de Bilbao, Santander y Murcia, para crear una industria siderúrgica potente; la perspectiva también de que el florecimiento de esa Marina, dando vida á una porción de industrias anejas, permitiese pensar en la reapertura de astilleros de construcción, hoy polvorientos y arruinados;... si todo esto se ve en lontananza, ¿qué significa el arriesgar 20 ó 30 millones de pesetas en crear puertos de comercio modernos? ¿No es aventura de éxito más seguro, si cabe, que la de gastar esas sumas en cañones y fuertes, que nos defenderían menos de la invasión extranjera?

Porque «aquello» traería luego «esto»; la industria emancipada daría sobrantes para arbitrar su constante defensa material, y á buen seguro que jamás ganaremos batalla más decisiva contra Inglaterra ó los Estados Unidos, como la de ahuyentar de nuestras costas el tonelaje de carbón que hoy nos invade.

¿Hay en estas reflexiones algo de la fábula de la lechera, y el viento helado de la realidad arrojará de nuestra frente el cántaro simbólico? Acaso; pero cuando menos, conste el buen deseo de ese sueño de la imaginación.

ALFONSO ORTIZ DE LA TORRE.

NOTA.—En el artículo primero, por errata que fácilmente habrán salvado nuestros lectores, se decía que los americanos han conseguido poner los fletes de carbón á Europa á seis y siete pesos, en vez de á seis y siete chelines.

En el artículo segundo, en el cuadro de la importación de carbón en España, por error dice el epígrafe *Producción*, en vez de *Importación*.

## Algo sobre escuelas de marineros voluntarios

ESTÁ tan llena de obstáculos la resolución del problema naval en nuestro país, y es de tan rápida y necesaria solución por cualquier lugar que se le mire, que todo cuanto dato se aporte será material convenientísimo para el delicado trabajo que tienen sobre sus hombros los encargados de tan importantes y trascendentales asuntos.

Hombres de notoria autoridad que con escudo de modestia abordan valientemente la reorganización de los servicios en lo que se refiere á personal de marinería, se han ocupado de este particular; y como quiera que por ellos se ha tocado interesante punto, que siempre fué objeto de mis estudios, me permito terciar en este lugar, por si merece la pena recoger alguna de mis observaciones.

Parte de la humanidad doliente es el pobre marinero, individuo de necesidades que, como expresa muy bien el Capitán de Navío Ferrándiz, hay que retenerlo por medio de las recompensas para que no huya del elemento ingrato, y dejándolo, emprenda la batalla de la vida en lugar donde se pisa firme y se encuentran más encantos.

Dos grandes medios hay para atraer al servicio naval militar el personal de la mar que nos hace falta.

Es el primero, pagarlo á toda costa, cueste lo que cueste medio caro y dispendioso para la arruinada familia española; es el otro, que barato cuesta, el que tiene por objeto explotar los sentimientos de la juventud en sus primeras inclinaciones y en el indomable afecto de los primeros arranques juveniles.

Este último procedimiento debe adoptarse con ventaja en nuestro país, pues á más de ser económico, en el debilísimo ensayo que se ha verificado años atrás no ha podido dar mejores resultados.

Hablo así, y hablo con fe en lo que digo, con la fe que me da el haber mandado un barco de chiquillos que cuando llegaba la hora se portaban como hombres, muchachos que, con sentimiento de la generalidad de nuestros Oficiales, van desapareciendo de la cubierta de los barcos.

Corto, muy corto es el número de los desafectos al sistema de Escuelas de Aprendices marineros; los que así piensan ruégoles que se pongan al habla con los Comandantes y Oficiales de los pocos barcos que hoy tenemos, y que buscan con afán para el desempeño de ciertos servicios de á bordo, al personal procedente de aquella travesía muchachería.

Aboga el ilustrado cronista de LA VIDA MARITIMA, señor Rubio, no por la creación de Escuelas de Aprendices y Grumetes, sino por el establecimiento de Escuelas de *Aprendices necesarios á flote*; pero si se ha de conseguir el ideal, nada más propio para este aprendizaje que empezar, como se hace en el extranjero, por la creación de instituciones baratas que inculquen el espíritu marinero, pues como le dijo el gran Guillermo de Alemania al Cuverville: «Lo que principalmente quiero inculcar á los aspirantes de la Escuela naval al comienzo de su carrera, es el *espíritu marino*, que sólo se adquiere con la práctica. Por consiguiente, mucha práctica, mucha navegación, muchos ejercicios. ¡Hay qué hacer músculo!»

La teoría antes expuesta no debe ser, sin embargo, desdenada, ni mucho menos, y como prueba de que estas ideas no han caído mal en el Ministerio, veo con gusto que han sido subvencionadas las Escuelas de Artes y Oficios de los tres Departamentos, aunque no deja de causarme tristeza no haber surgido todavía la Escuela productora de la joven marinería, donde se puede con facilidad hacer, dentro de este *bachillerato de la mar*, la selección y el reparto hacia lo que convenga.

Aunque con escasísimos medios, porque la anterior Escuela de marineros aprendices, más bien que Escuela militar parecía un establecimiento de beneficencia, los lectores podrán apreciar qué clase de rendimiento dió aquélla al juzgar el siguiente estado, bien entendido que la citada ins-



CORBETA «VILLA DE BILBAO»

titución descansaba en algunas bases que la práctica, con su severo juicio, se ha encargado de demostrar ser deficientes:

*Estado demostrativo del resultado obtenido por la Escuela de aprendices marineros con referencia á 200 jóvenes que cursaron sus estudios en la Villa de Bilbao en el año 1897:*

- 1 Condestable.
- 1 Buzo.
- 1 Escribiente.
- 22 Artilleros de mar.
- 2 Maquinistas mercantes.
- 5 Desertores.
- 21 Cabos de mar de primera clase.
- 27 Idem id. de segunda idem.
- 30 Marineros de primera.
- 4 En presidio.
- 6 En disciplinario.
- 5 Inutilizados en servicio.
- 3 Contramaestres de la Armada argentina.
- 9 Cabos de mar de la idem id.
- 6 Artilleros de la idem id.
- 21 En la Marina mercante española.
- 1 Comerciante propietario.
- 4 En distintos empleos de tierra.
- 4 Músicos.
- 18 Muertos en campaña.
- 3 Fallecidos de muerte natural.

Resultado satisfactorio del Centro modestísimo que en un barco viejo se instaló en Ferrol; pues siguiendo los jóvenes el impulso allí recibido, los vemos arribar hasta cubrir las distintas necesidades del buque con la base marinera militar de un par de años.

Es la vida de la mar tan distinta de la de tierra, que así como el niño necesita del andador para dar sus primeros pasos, así necesita también el marinero juventud y entusiasmo que le haga soportar el rudo aprendizaje sobre las queridas tablas, con piso que se mueve, cielo que se nubla, viento que brama, mar que se agita, que forman en conjunto un mundo loco que trastorna á los terrestres y que molesta á más de algún que otro marino.

Todo, todo eso hay que ejercitarlo, hay que dominar el malestar que sufre el hombre fuera de su elemento, para que cuando el cuerpo lo venza, el espíritu y la inteligencia funcionen artillera, maquinista y telegráficamente, en una palabra, en todo aquello que necesita el buque nuevo con todos sus admirables y sorprendentes adelantos.

Días de mar, mucha mar, para el aprendizaje, creo nece-



CORBETA «VILLA DE BILBAO»

sarios; ella apartará el que sirve del que no sirve para el objeto, en navegación de buque de vela, que sale barato, y que á manera de enorme criba dará patente de hombre apto para la mar á aquel que con robustez, afición y bríos tenga la alta virtud de que le gusten más los mares que las tierras.

Después de esta temporada de aclimatación, más que de enseñanza, venga lo especial, lo necesario, siguiendo la indicación de aquel que le tocara dirigir y utilizar esta savia bienhechora; que si España quiere tener Marina, bien puede preocuparse con tiempo de ella, para emplearla con éxito el afortunado día en que venga el material tan deseado.

MARIO DE QUIJANO.

## La marina mercante y sus industrias



EN la decidida protección del Estado á la Marina mercante é industrias anexas, no es posible que éstas se desarrollen; es más, ni que viva la actual si aquella protección que se le debe no es pronta, rápida, eficaz.

Diez meses han transcurrido desde el memorable Congreso donde el señor Ministro de Marina, en representación del Gobierno de S. M., se dió por notificado de las aspiraciones de aquella Asamblea, y sin embargo, y á pesar de los incansables y patrióticos esfuerzos de la Liga Marítima, tan acertadamente dirigida por su Presidente, estamos casi como

estábamos: sin romper el hielo de la tradición, que en este caso es la muerte. ¡Y esta realidad no anima á tener fe en los actuales procedimientos administrativos!

Alemania, nación de ayer como navegante, se ha colocado la segunda en el mundo por su tonelaje, y la primera por su velocidad, sólo porque tuvo una voluntad, el gran Bismarck, que escribió el siguiente lema: «El porvenir de Alemania está en el mar». Claro es que con crear esta sola frase no hizo Alemania su Marina; pero ella ha sido el estandarte que les ha llevado á la realización de lo que entonces era solamente ideal, y el desarrollo de medidas tendientes á ello,

junto con la protección material del Estado, han coronado la obra.

En igual caso está el Japón. Espíritu imitador el de ese pueblo, de raza distinta á la europea, al venir de lleno á la civilización, después de siglos de semi-barbarie, ha comprendido que para su representación, para su desarrollo en el mundo civilizado, uno de los primeros factores que se le podían otorgar eran sus relaciones comerciales con el resto del mundo con pabellón propio, y á ello ha dedicado sus esfuerzos, logrando puesto preminente entre las naciones marítimas del mundo.

Francia que está más cercana, de donde importamos gratuitamente todo lo malo y nada de lo bueno (que no sean los francos con sobreprecio excesivo), acaba de votar amplia ley de primas á la construcción, teniéndolas ya la navegación y armamento; y así, y para no citar más ejemplos, todas, absolutamente todas las naciones que se preocupan de sus intereses generales, otorgan, en una forma ú otra, según su grado de desarrollo, protección á la Marina mercante.

Sólo en España, postrada, aletargada, se ve con dolor por el país observador, y con indolencia musulmana por sus gobernantes, que se le ha acabado su Marina de vela de altura, y que la de vapor, que tuvo un paréntesis circunstancial de florecimiento, va entrando en la anemia que precede á la consunción y á la muerte.

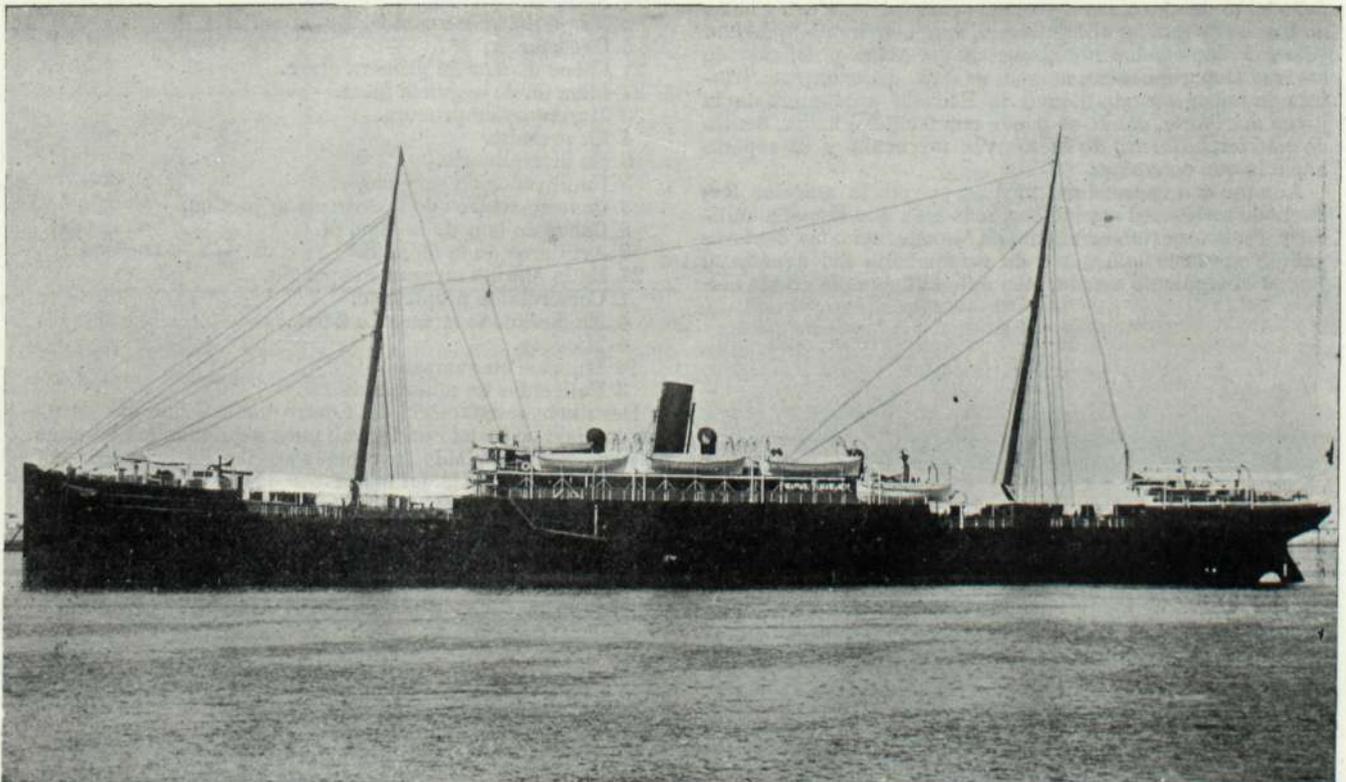
Urge, sí, que se modifique radicalmente, que se revolucione, si cabe la palabra, todo, en lo que con propiedad puede llamarse problema marítimo nacional.

Mas, dejando aparte disquisiciones producidas por el dolor del corazón al establecer comparaciones y presenciar el decaimiento de lo más esencial para la respetabilidad de la Patria, procuraré dar algún sentido práctico á mis ideas.

Proteger y fomentar la Marina é industrias anexas, es necesidad absoluta; es el *to be or not to be* de los ingleses, para nuestra Patria.

Lo primero á practicar es la revisión completa de todo lo estatuido, ya sea legislativo ó ejecutivo, de los asuntos concernientes á las industrias de mar en todas sus manifestaciones.

Código de Comercio, Ordenanzas de Aduana (tan restrictivas hoy, mejor dicho, atrabiliarias, al extremo de no poderse mover un barco dentro del puerto sin notificación ó



«MONTERRAT»

autorización, según los casos, del Administrador), todo debe revisarse y legislarlo con arreglo á la época en que el tiempo es dinero.

Unifíquese, creando de una vez la tan deseada Dirección general, Centro único que debe entender en todo lo concerniente á Marina mercante, desintegrando, de una vez para siempre, las actuales exigencias de los demás Centros. Sólo así puede sentarse la base del fomento de la Marina.

Respecto á la parte económica, piedra filosofal del problema marítimo nacional, claro es que las primas á la construcción en el país, las á la milla navegada, la libre introducción de todos los materiales dedicados exclusivamente á la construcción naval, serían un factor sólido para la protección y fomento de la Marina; mas dejando idealismos, que idealista sería quien pretendiera en este país arrancar ahora algunos millones á la Hacienda para fin tan reproductivo, entiendo que lo práctico sería, por ahora, lo siguiente:

1.º Revisión de los arbitrios de puerto, reduciéndolos al minimum posible, no según dictamen de sus Juntas de obras, sino de una Comisión fiscalizadora. Se hacen interminables las totales construcciones de los puertos, y los millones se amontonan unos sobre otros, deshaciendo hoy lo que costó caro de hacer ayer.

2.º Reducción del impuesto de carga y descarga, tanto para el cabotaje como para la navegación de altura, procurando que nuestros puertos no resulten más caros en su totalidad que los extranjeros.

3.º Establecimiento de zonas neutrales para la manipulación de primeras materias para la exportación.

4.º Tráfico de cabotaje para todos los artículos, únicamente en bandera nacional y barcos construídos en el país, respetando los actuales derechos de nacionalidad adquiridos, pero sin más aplazamientos.

5.º Primas á la construcción de cascos, máquinas y calderas con arreglo á tipo de tonelada de arqueo neta, peso y caballo indicado respectivamente, concretando que dichas primas se otorgan al naviero, no al constructor.

6.º Impuesto único igual á la prima que percibiría si se construyesen en el país, casco, máquina y calderas, para toda compra en el extranjero.

7.º Abolición, para el caso precedente, de los derechos llamados reales y de los honorarios ó comisión que perciben los Cónsules por los contratos que revisan para expedir los pasa-avantes.

8.º Que en ningún caso la totalidad de los derechos que satisfagan los barcos en los consulados, sea mayor de 75 pesetas de nuestra moneda. Siendo las residencias oficiales de nuestros Cónsules la casa de España, en ellas no debe regir más que la unidad de moneda nacional para los barcos, y por el mismo valor que tiene en la Patria.

9.º Celebrar tratados de comercio ó «modus vivendi», si los primeros no fuesen posible, con todas las Repúblicas hispano-americanas y Brasil.

10. Bonificaciones (privadas, si se oponen los actuales tratados) de tarifas de ferrocarriles, para mercancías destinadas á la exportación con bandera nacional.

Con las precedentes medidas adquiriría alguna más estabilidad la Marina mercante, y si bien no constituyen toda la protección que necesita, podría esperar tiempos mejores en que se verifique la tan anunciada reorganización de servicios administrativos, para que en un presupuesto como el actual de cerca de mil millones, pueda destinar un émulo de Bismarck treinta ó cuarenta al fomento de la Marina, fuente de riqueza interior y respetabilidad en el exterior para la Patria.

S. MARISTANY.

## NOTAS AMERICANAS

Nueva York, 20 de Marzo de 1902.

Para sustituir al Ministro dimisionario de Marina, John D. Long, ha sido nombrado el Diputado William Henry Moody, Abogado de fama que se graduó en la Universidad de Harvard y que cuenta cuarenta y ocho años de edad.

El Presidente Roosevelt ha aprobado la decisión del Tribunal Naval, apelada por el Contralmirante Schley, referente á la conducta observada por este General durante la guerra con España. El Contralmirante Sampson está gravemente enfermo de una enfermedad incurable del cerebro, y ha sido desahuciado por los médicos. El Contraalmirante Crownsfield, al mando de una escuadra compuesta de los buques más poderosos con que cuenta la República Unida, representará en Inglaterra á los Estados Unidos durante la coronación del rey Eduardo VII.

El Ministro de Marina ha pedido explicaciones al Comandante del acorazado *Iowa*, Perry, por el discurso que pronunció en Talahuana, y en que expresó la idea «de que en caso de estar Chile envuelto en una guerra con otra nación, su escuadra siempre triunfaría». Se cree que esta decisión ministerial ha sido motivada por indicaciones hechas al Gobierno americano por el representante de la República Argentina en Washington.

La expedición americana Baldwin-Tiegler, que se dirige al Polo Artico, compuesta de los buques *América* y *Bélgica*, ha llegado á la tierra de Francisco José, donde pasará este invierno. La expedición salió de Jwmsoe, en Noruega, á mediados de Julio, y las noticias alcanzan á un mes después.

Con motivo de los temporales de este invierno se han perdido muchos buques de cabotaje y de altura en la dilatada costa del Atlántico, y en su vista, el Gobierno ha dispuesto que el crucero *Atlanta* haga volar con dinamita los bancos rocosos más peligrosos para la navegación.

Telegrafían de Inglaterra que cruzando recientemente por las costas de Irlanda el acorazado *Revenge*, recibió gran número de telegramas por el sistema sin hilos, que desde otros buques navegando en alta mar se dirigían á tierra; y con este motivo, el Almirantazgo inglés tratará de probar el valor que se atribuye al sistema Marconi, enviando algún buque á interceptar telegramas y el Emperador Guillermo ha dispuesto se adopte en la Marina alemana y en las estaciones de la costa germánica el sistema de telegrafía sin hilos Slaby-Arco, con exclusión de todos los demás.

No se ha extinguido aún el «germanismo» que invadió la República Unida con la estancia del Príncipe Enrique de Prusia. Cuando tuvo lugar el matrimonio del Príncipe Federico, padre del actual Emperador de Alemania, todo era en Londres «germán»; el vendedor de higos pregona: ¡*Royal germán figs!* El bollero: ¡*Royal germán bread!* Ahora ocurre lo propio en los Estados de la Unión, y todo se refiere á la visita del Príncipe Enrique. Nota curiosa: cuando el *Prince Henry* fué presentado á los periodistas en el banquete celebrado en la Galería Astor, fué saludado familiarmente: *Hoch soll er leben* (que viva muchos años), cantándose á continuación: *For he is a jolly good fellow* (como si dijéramos: «porque es un barbián»); y el Director de Correos, una especie de Dr. Mirabel de zarzuela, se distrajo hasta el punto de dar la bienvenida al Príncipe como representante de la gran república alemana, á la que Norte América debía sus progresos artísticos, científicos y no sé si hasta el modo de andar.

Termino estas notas con una noticia grata para España: la de haberse recomendado mucho al Ministro Storer, representante de los Estados Unidos en Madrid, que extreme con el Gobierno y la Corte de España, cuando efectúe su regreso á Europa, todo género de manifestaciones de cordialidad, principalmente cuando, después de su coronación, ratifique el Rey Alfonso el tratado de paz y amistad negociado entre ambas potencias.

T. VULL.



# SECCIÓN DE LA LIGA MARÍTIMA

## The Navy League



AS ideas que inspiraron la constitución de la Liga naval inglesa, realizada en Enero de 1895, están sintetizadas en los siguientes artículos de sus Estatutos fundamentales:

«1.º El principal objeto que se propone la Liga es asegurar la política del dominio del mar por la nación inglesa.

2.º La finalidad general es: propagar cuantas informaciones puedan contribuir á demostrar la vital importancia

que tiene para el Imperio británico la supremacía naval, base de su comercio, de su riqueza y de su existencia nacional; llamar la atención sobre las enormes obligaciones y responsabilidades que, en caso de guerra, corresponderían á la Marina militar y sobre las fatales consecuencias que produciría su falta de fuerza para luchar con las demás naciones; señalar constantemente las deficiencias que en la flota se observen para el logro de dicha finalidad; divulgar los procedimientos que se estimen necesarios para asegurar la defensa marítima del Imperio; imbuir todas estas ideas á los hombres políticos y especialmente á los que tienen ó desean tener representación en el Parlamento.»

El anterior programa oficial tuvo inmediata ampliación popular, que fue profusamente divulgada entre todas las clases sociales inglesas, para enterarlas de que la Liga se proponía:

«1.º Persuadir á todo hombre, mujer y niño del Reino Unido de que la mayor parte de las primeras materias usadas en sus industrias y de los elementos que en él se consumen tienen que importarse por mar; de que si se entorpeciera la importación de esos artículos de primera necesidad ó la exportación de los principales productos nacionales, los recursos destinados á jornales faltarían y no podrían atender los obreros, por falta de medios pecuniarios, á sus más imprescindibles necesidades; de que, á consecuencia de ello, ni las fuerzas militares terrestres ni las obras de defensas fijas de las costas, organizadas para evitar las invasiones, pueden impedir lo más mínimo la ruina de Inglaterra y su desastre nacional, porque la protección del comercio en el mar es la única defensa eficaz para el país y sobre todo para las clases trabajadoras; de que el comercio marítimo sólo puede protegerse con una poderosísima fuerza naval, capaz de asumir y conservar el dominio del mar.

2.º Convencer á todo inglés, contribuyente y político, de que un gasto prudente y previsor en la Marina de guerra y en la mercante es lo único seguro con que puede contar la nación para garantizar su existencia, y de que, así como con sana razón no cabe escatimar en asuntos humanos los gastos precisos para la vida, menos cabe escatimarlos tratándose de asuntos nacionales que afectan á la vida colectiva.

3.º Conseguir el apoyo de todas las clases inglesas en favor del sostenimiento de la Escuadra necesaria, como obra nacional, y denunciar sin reparo ni descanso las faltas que se observen en los buques y en sus dotaciones.

4.º Insistir sin cesar en que las cuestiones de Marina están por encima de las de orden político y de partido, y en que sólo una labor continua de preparación naval es la clave de la seguridad nacional y la única previsión de ruinosos desastres.

5.º Explicar públicamente por todo el Imperio cómo la supremacía naval, heredada de las ilustres generaciones de marinos ingleses, ha sido, no sólo el origen de la prosperidad inglesa, sino también la salvaguardia de sus libertades en las más críticas situaciones.

6.º Inculcar y sostener vigorosamente los principios de una política nacional basada en la potencia marítima, ó sea el *sca power* (poder del mar) en todas sus manifestaciones, como vínculo de cohesión entre los desparramados territorios del Imperio y nervio de la integridad y honorabilidad de éste.»

El programa de acción de la Liga para el logro de sus patrióticos propósitos, expúsole al mismo tiempo que divulgaba éstos, concretándolo así:

«1.º Circular con profusión libros, folletos y hojas sueltas que contribuyan á divulgar las aspiraciones generales de la Liga.

2.º Remitir ejemplares de las obras marítimas más importantes á las Cámaras de Comercio, Bibliotecas públicas y otras instituciones análogas.

3.º Formar una Biblioteca que conserve coleccionadas cuantas publicaciones tengan aplicación á la obra de la Liga.

4.º Provocar reuniones públicas en las cuales diserten acreditados oradores sobre los principales asuntos marítimos de actualidad.

5.º Ensayar otros medios de propaganda, adoptando aquellos que resulten más ventajosos.

6.º Entablar relaciones con todas las corporaciones no políticas organizadas para mantener la unidad del Imperio, para imponerlas de los propósitos de la Liga y conseguir que contribuyan á llevarlos á la práctica por todos los medios de que dispongan.

7.º Procurar que las Colonias organicen ramificaciones ó secciones de la Liga.

8.º Poner á la Junta ejecutiva en relación directa con los miembros del Parlamento, á fin de averiguar el efecto que en ellos produzcan las recomendaciones de la Liga, mediante un cuestionario por ella redactado.»

Efecto del desarrollo ulterior de dicho programa, ha conseguido la Liga inglesa durante los siete años que lleva de existencia, que el Presidente de la Comisión de Defensa Nacional, Duque de Devonshire, declarase que la conservación de la preponderancia marítima inglesa había sido adoptada como base del sistema de defensa nacional; que el Canciller Sir M. Hickes declarase, así mismo, que todos los partidos gubernamentales del Imperio seguirán esa política, que era

la aspiración unánime de todos los habitantes del Reino Unido para sostener su supremacía en el mar, en el presente y en el porvenir; que la celebración del combate de Trafalgar se generalizase por todo el Imperio; que se iniciase la práctica de visitar los miembros de la Liga, colectivamente, los arsenales y demás establecimientos marítimos, y se evitase la disminución iniciada en el número de marineros ingleses empleados en los buques mercantes; que se establecieran escuelas, en buques y en tierra, con objeto de facilitar la adquisición de los conocimientos y prácticas necesarias para ingresar en la Marina mercante y pertenecer á las reservas navales; que pertenecieran á éstas los marineros y pescadores canadienses; que algunas colonias sostuvieran por su cuenta buques de combate; que se corrigieran algunas imperfecciones observadas en los armamentos de los buques de la Escuadra inglesa y se dieran de baja ó modificaran varios de estos; y que los presupuestos de Marina fueran cada día más crecidos y la organización naval del Reino más completa.

Para ello se ha valido del libro, del folleto, del periódico, de la tribuna, de toda clase de reuniones y manifestaciones públicas, desde el *meeting* hasta el anuncio ambulante, haciendo objeto preferente de sus gestiones las Escuelas públicas, mediante mapas murales y libros de educación marítima elemental.

El órgano oficial de su propaganda ha sido la Revista ilustrada *The Navy League Journal*, en cuyo número de Enero de este año ratificaba el programa de la institución con los siguientes preceptos:

1.º «Es una necesidad vital para Inglaterra el dominio de los mares.

2.º El poderío naval inglés equivale á los ejércitos en las demás naciones.

3.º Tan absurdo es comparar al ejército inglés con el de Francia, Rusia ó Alemania, como hacer análoga comparación entre las fuerzas navales inglesas y las de cualquiera de esas naciones.

4.º Aceptado como plan político-naval que la escuadra inglesa pueda combatir con buen éxito contra las combinadas de dos de las citadas naciones, es preciso que dicha escuadra tenga una considerable superioridad numérica en cualquier tipo de buque sobre los homólogos que puedan reunir dos potencias aliadas.

5.º La Armada en Inglaterra debe ser tan apreciada como el ejército lo es en Alemania.

6.º Dada la importancia de la Armada, el jefe de este

Cuerpo debe ocupar en el Gobierno el puesto inmediato al del primer Ministro, el cual no podrá reducir ni alterar la cantidad fijada por el Almirantazgo para las atenciones exigidas por el buen servicio de la flota.

7.º Hasta que el primer Ministro no tome un vivo interés en los asuntos de Marina, como lo tomaron los Pitts, el jefe de la Marina hallará siempre dificultades para mantenerla en situación eficaz y hacer frente á todas las eventualidades del porvenir.

8.º Una escuadra débil invita al ataque.

9.º Una escuadra fuerte es la garantía más económica de la paz.

10.º Mucho más cara cuesta la guerra que una numerosa escuadra.

11.º El principal objeto de la Liga debe continuar siendo, llevar al ánimo de los hombres, mujeres y niños de todo el imperio británico el convencimiento de la importancia de los anteriores axiomas, para que en todo tiempo se mantenga la escuadra en las condiciones convenientes para evitar que por sus deficiencias pueda peligrar la vida de la nación».

Al propio tiempo, y dedicando como siempre á las escuelas la atención preferente que merecen, ha hecho la Liga dichos axiomas más breves y compendiosos para su enseñanza infantil, sintetizándolos en cuatro principales, á saber:

«1.º La situación geográfica de la Gran Bretaña, como Estado marítimo, es única en la Historia.

2.º Los mares son los lazos que mantienen estrechamente unidos á los diversos miembros del imperio británico.

3.º Estos lazos sólo pueden mantenerse firmes por la indiscutible supremacía de la potencia naval inglesa.

4.º Esa supremacía es, por lo tanto, condición indispensable de la existencia imperial y de la nacional.»

De esta suerte la Liga Naval inglesa impresiona, en sentido marítimo, la naciente inteligencia del niño, siembra gérmenes de convicciones navales en la del adulto, desparrámalos por todo el imperio y, hablando lo mismo á la memoria que al entendimiento y á la voluntad, apoyándose en intereses materiales, en intereses morales y en todo cuanto puede ser palanca que agite patrióticamente á las multitudes, vigoriza su espíritu marítimo, necesario para la existencia de la nacionalidad britana, encareciéndoles el cumplimiento continuo de la espartana orden de Nelson en Trafalgar: *England expects that every man will do his duty.*

ADOLFO NAVARRETE.



EL EQUIPO «GALLETTE»



## PESQUERIAS

### La pesca del atún en Sicilia

Entre las almadrabas que en Italia se dedican á la pesca del atún, merecen especial mención las de Sicilia, y entre ellas, á su vez, las que el comendador I. Florio posee en Favignana, que fueron objeto de una visita de los concurrentes al último Congreso Nacional de pesca celebrado en Sicilia.

De la descripción que de ella hizo la *Rivista Náutica*



*Italiana* extractamos las siguientes noticias, por considerarlas de oportunidad ahora que va á empezar la época de la pesca del atún con almadrabas en España, fuente de gran riqueza pública y origen de grandes ingresos para el Tesoro, que merecen más que hasta aquí la atención de la opinión nacional y de los gobernantes, harto distraídas de los asuntos de mar, y especialmente de los de pesquerías.

Describe el cronista italiano la admiración de los con-



gresistas cuando vieron centenares de marineros sobre planas embarcaciones, formando un rectángulo de más de 100 metros de base por 50 de altura que rodeaba el campo de la futura batalla contra el atún, ó sea que encerraba la cámara de la muerte, vulgo cámara del copo, sacada ó buche en España, es decir, el último recinto de la almadraba, donde ya se encuentra recluido definitivamente el atún que en ella entró.

Describe cómo á una señal del arraez ó jefe de la alma-



draba, los marineros, acompañando la acción con un canto de ritmo árabe, empezaron á cobrar la red que pendía de sus embarcaciones, y cómo á medida que la aproximaban á la superficie empezaban á descubrirse más claramente los atunes copados y á luchar, debatiéndose contra su salida del agua mediante fuertes contorsiones, que convertían el espacio cerrado en un mar de espuma.

Describe asimismo cuán emocionante les pareció el espectáculo de la lucha del hombre con el atún, cuando ya está éste detenido por la red á flor de agua, hiriéndole por medio de arpones ú otras armas y recogiendo los moribundos para arrojarlos en el fondo de las barcazas, donde otros marineros se encargan de darles el golpe de gracia, cortando de una vez los espasmos de su agonía, que deja aquel pedazo de mar convertido en un lago de sangre, y en menos de una hora cerca de 800 víctimas, á las cuales esperan en tierra los establecimientos industriales para hacerlas objeto de su aprovechamiento.

Describe igualmente cómo pasaron en seguida á asistir en tierra á la macabra función del desventramiento y decapitación de las víctimas, una vez alineadas delante de las fábricas; á la operación de colgarlas en sus cámaras por la cola para que se desangren; á su cocción, con salmuera, en grandes calderas de vapor; á su división en menudos pedazos para ser conservados en latas, y á todos los procedimientos de esta conservación y envase, así como, por último, á visitar el *camposanto* ó sitio donde se recogen las cabezas, colas, aletas, espinas y otros residuos del emigrante pez, que viene á traer alimento y riqueza á las costas mediterráneas, y de cuyos restos aún se extraen aceites y



otras materias utilizables para la industria y el comercio.

De algunas de esas operaciones dan idea los grabados adjuntos.

De cómo se explota esa industria en España daremos cuenta á nuestros lectores más adelante, mediante información directamente recibida de nuestros corresponsales en provincias como Huelva y Cádiz, donde tanta importancia tiene la pesca con almadras, y donde existen tan importantes fábricas de salazones y conservas.



## ALEMANIA

### III

#### LA ESCUELA NAVAL



PARA apreciar bien el desarrollo militar de un pueblo, hay que empezar por estudiar su educación.

Bajo este concepto, Kiel está lleno de enseñanzas.

Gracias á la exquisita amabilidad del Comandante Siegel, distinguido agregado naval de la embajada de Alemania en París, le fueron otorgadas á Jules de Cuverville toda clase de facilidades para visitar detenidamente la *Escuela Naval*, esto es, el plantel de la juventud marítima del Imperio.

El vasto edificio, construido de ladrillo rojo, rodeado de magníficas y enarenadas calles de árboles y magníficos jardines, se alza á orillas del mar, al extremo de la ciudad.

A la entrada, como trofeo militar, se ve una hilera de cañones, y... ¡oh ironía del destino! esos cañones son de la casa Krupp, tomados al enemigo en la campaña de China.

La Escuela se construyó en 1884-87, durante el gobierno de Caprivi, por orden del Emperador, y ha costado millón y medio de marcos.

La organización comprende cuatro divisiones, bajo la dirección general de un Vicealmirante, que actualmente lo es el de dicha clase Von Arnim, encargado de la instrucción de la Marina alemana.

Dichas divisiones son:

1.<sup>a</sup> Academia para Oficiales, correspondiente á la Escuela de estudios superiores en Francia, bajo la dirección del Almirante Maltzahn.

2.<sup>a</sup> Escuela de Marina, propiamente dicha, ó Escuela naval, al mando del Comandante Schroder.

3.<sup>a</sup> Escuelas profesionales para subalternos.

4.<sup>a</sup> Escuela de aprendices marineros.

En 1900-1901 la Escuela comprendía: 16 Oficiales de la Academia superior, 146 aspirantes de Marina y 800 aprendices navales.

Todo joven alemán que desea ingresar en la Escuela naval debe sufrir un examen previo, y después dirigir su solicitud á la Escuela naval.

La edad máxima para ser admitido es la de diez y ocho años.

Si el aspirante no tiene hechos los estudios previos, pasa durante un año á efectuarlos en la Escuela, donde principalmente aprende el inglés, el francés y el dibujo.

El Almirante director decreta luego la admisión, mientras que una Junta de Oficiales de la Escuela hace una información sobre los antecedentes de familia del futuro oficial.

Una vez admitido el aspirante, embarca durante un año en los *training ships* ó embarcaciones de ejercicio, como la *Charlotte*, y allí, sobre el puente, en la cubierta ó en la arboladura, se impregna de la verdadera vida del marino. Después de seis meses, los que verdaderamente carecen de aptitud profesional, son devueltos á sus familias.

Al salir del buque escuela, el aspirante ingresa en la Escuela Naval, donde permanece un año, y luego vuelve á embarcar durante seis meses á bordo de diversos buques, para aprender en ellos las respectivas especialidades: artillería, infantería, torpedos, etc.

Por último, después de otro año pasado á bordo de los modernos buques, alcanza sus charreteras de Subteniente, esto es, de Guardia Marina de primera clase.

«Este sistema — dice Cuverville, — ¿es preferible al nuestro? Estoy muy próximo á creerlo.

»En esa edad en que las impresiones se forman y se fijan, pero en que la imaginación es naturalmente más viva y ligera, conviene mucho evitar la monotonía en el trabajo

»Los dos años pasados en nuestro viejo pontón *Borda* — sigue diciendo Cuverville, — son demasiado largos; la laxitud nos invade, y con frecuencia, el trabajo en nuestro buque de instrucción *Duquay-Trouin*, con los mayores horizontes de la vida moderna, hace brotar la exuberancia de los caracteres, demasiado tiempo comprimidos.»

#### EN LA ESCUELA

En la Escuela, los aspirantes se dividen en seis secciones de á veinticinco cada una. Cada sección está bajo la dirección de un Oficial, siempre el mismo, lo que permite que pueda conocer bien á sus subordinados. Dichas secciones constituyen dos compañías.

Cada sección tiene cinco salas de trabajo. Estas habitaciones, en las que cada cinco aspirantes hacen vida común, son muy agradables. Amuebladas con sencillez, tienen el sello pintoresco, y á menudo alegre y divertido, que la imaginación juvenil les imprime.

Los alumnos trabajan allí de siete á nueve de la mañana, bajo la vigilancia de un Oficial de servicio, que con sus inesperadas y bruscas entradas modera las impetuosidades y travesuras escolares.

Esas habitaciones no tienen camas. Para dormir, los aspirantes se reparten en 20 dormitorios, vigilados durante la noche por un Oficial de servicio.

Todos los alumnos comen juntos en un magnífico y espacioso comedor, siempre bajo la inspección del Oficial de servicio. Durante la comida del medio día, que es la más importante, nunca pueden faltar los Oficiales instructores.

Una particularidad: ningún Oficial encargado de la vigilancia de los alumnos puede ser casado. Semejante pres-

cripción tiene su importancia para apreciar bien el espíritu que allí domina en todo. Es preciso que cada cual se consagre por completo á su cometido, con exclusión de toda otra incumbencia... incluso el amor.

«—¿Qué dirían—exclama Cuverville—nuestros compañeros del *Borda*, de esta abstinencia... de familia?»

La distribución del día difiere poco en verano de la adoptada en invierno, que es como sigue:

Levantarse á las seis y media al son de una bulluciosa ó insistente campana, tocada por el Oficial de servicio. Cuarenta minutos para la *toilette*. Inmediatamente después, los alumnos pasan al gimnasio, situado en el patio, y durante un cuarto de hora, bajo la vigilancia de un inspector, se consagran allí á ejercicios físicos y de fuerza, lo que constituye un excelente medio de despertar los ojos adormilados y tonificar los pulmones.

En seguida el desayuno, compuesto de café, pan, huevos, etcétera, y que dura media hora.

De ocho á una, clase, interrumpida por media hora de recreo, sobre las nueve y media, y á las diez un refrigerio compuesto de caldo, carne y pan.

Es el sistema de las pequeñas muestras de comercio y la parodia de la divisa del «Bon Marché»: Comer poco para comer mucho; comer mucho para conducirse bien. A la una, se concede á los aspirantes media hora para cambiar sus trajes de faena por otra indumentaria, y después se les pasa lista y revista en un salón ante los profesores y el Comandante, en lo que se invierten diez minutos, y en seguida... ¡á comer!

Esta comida dura tres cuartos de hora, y comprende: sopa, pescado, un plato de carne, y como bebida, cerveza ó vino, pero poco, porque el vino es demasiado caro para los bolsillos escolares.

Estos deben apuntar en unos cuadernos todo lo que consumen, y á fin de mes presentarlos, para que sean examinados por los inspectores, que los comprueban para evitar abusos.

No se puede tomar champagne sin permiso especial.

Durante el día, los alumnos pueden tomar diferentes refrigerios, pagándolos, por supuesto, en una especie de *buffet* ó cantina especial, donde además tienen diversos juegos, como ajedrez, billar ú otras diversiones por el estilo.

A las tres, vuelta al trabajo, que es distinto según las diversas secciones.

De tres á cinco, unos se consagran á ejercicios corporales, como gimnasia, esgrima, sable; otros, al picadero, entregándose á las delicias de la equitación; otros reanudan los ejercicios de por la mañana.

A las cinco se abre á los pájaros la puerta de la jaula, y los alumnos tienen permiso para ir á la ciudad hasta las siete y media. Esta libertad es muy conveniente. Sometidos á una vigilancia oculta, los alumnos se acostumbran poco á poco al *self government*, ó sea el dominio de sí mismos, y en las calles de Kiel, en los cafés como en los restaurants, llama la atención su severo y excelente aire marcial.

De siete media á nueve y media, trabajan de nuevo en sus cuartos de estudio, bajo la inspección de sus Oficiales. De nueve y media á diez, son dueños de su tiempo; pero á las diez en punto todo el mundo debe estar durmiendo, ó por lo menos acostado.

A las diez y diez, el Oficial de servicio revisa los dormitorios. Como se ve, la jornada es tan movida como bien aprovechada.

El uniforme de los alumnos es sencillo, con hombrera y sable, y no pueden dejar de usarlo ni aun en vacaciones. Su educación es completamente militar, y tienen la obligación de saludar siempre á sus superiores jerárquicos.

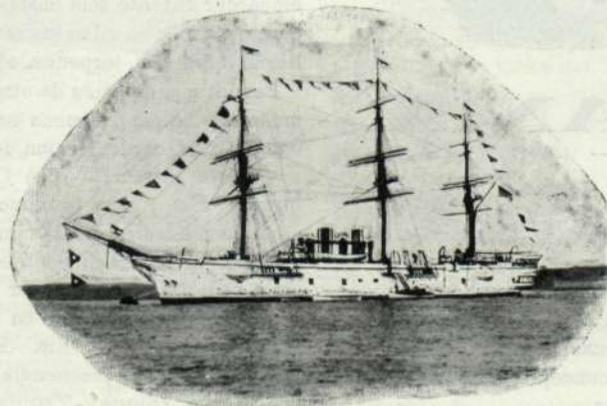
Conocido es el saludo alemán... inmovilidad, con los ojos fijos que parecen devorar á quien los mira.

El programa general es el siguiente: 1.º, navegación; 2.º, táctica naval; 3.º, servicio interior; 4.º, artillería; 5.º, torpedos; 6.º, máquinas; 7.º, construcciones navales; 8.º, matemáticas; 9.º, ciencias naturales; 10, inglés; 11, francés; 12, servicio á bordo; 13, curso de minas; 14, infantería; 15, fortificación; 16, dibujo.

El baile y la natación forman parte del programa.



ACADEMIA DE MARINA



LA FRAGATA ESCUELA «CHARLOTTE»



PABELLONES ANEXOS Á LA ACADEMIA

«La existencia es aquí—dice Cuverville—mucho más confortable que la de nuestros *bordachistas*. Circulando por estas magníficas aulas, estos gabinetes de modelos, estas vastas galerías cuyas paredes están tapizadas de planos y dibujos técnicos á propósito para instruir al alumno; aun en las horas de asueto, se ve en esos inmensos salones el deseo de hacer más agradable á los futuros Oficiales la aridez propia del comienzo de su carrera. Hasta en las cocinas, cuyas resplandecientes y humeantes cacerolas parecen tener cierto aire simpático que alegra y encanta, se advierte ese espíritu sugestivo.

«Cuando descendí—agrega el genial director de *Armée et Marine*—al departamento de las cocinas precedido de dos Oficiales que, de un modo verdaderamente seductor, me hacían los honores de su Escuela, uno, el Teniente de navío Lohlein, Oficial muy brillante destinado actualmente en China, y el otro, el Teniente colonial Barchevitz, el cocinero mayor se empeñó en hacerme probar una excelente sopa de patatas. Era exquisita y felicité por ello á los jóvenes alumnos, cuyos estómagos estaban tan admirablemente cuidados.

«—Ya usted lo ve, mi Teniente—me decía el maestro cocinero;—para trabajar bien, es preciso comer bien.

«Este cocinero es un sabio.»

Como queda indicado, en el interior del edificio hay una especie de buffet ó cantina, en la que hay comedor, sala de juego y de fumar. La vigilancia de este departamento está confiada á un aspirante, el de mejor reputación, correspondiente al mayor de nuestras escuelas y que adopta el título de Oficial de cantina.

Cuando un Oficial ó un Inspector entra en ella, el alumno debe siempre levantarse, mirar fijamente á su jefe y hacer el saludo militar.

La dirección y la administración de este local pertenece por turno á los alumnos, siempre bajo la vigilancia de un despensero de la Escuela. El servicio está desempeñado por dependientes civiles, mozos de comedor y camareros agregados al establecimiento.

Para agregar lo útil á lo agradable, además de la gimnasia, ejercicios de bote y equitación, los aspirantes se dedican y adiestran en el juego de *tennis* y en el ciclismo. Emplazamientos especiales, preparados al aire libre, están destinados para estos diferentes ejercicios.

Una biblioteca abundantemente surtida está á su disposición en las horas de asueto. Salas de baño y de duchas están abiertas diariamente, desde las seis de la tarde hasta que se apagan las luces, y los domingos y días festivos desde las cuatro.

.....

«Es preciso creer—observa Cuverville,—que semejante organización da buenos resultados, toda vez que las peticiones de ingreso aumentan.

«—Para los dos centenares de alumnos que podemos recibir—me decía el amable Comandante de la Escuela, Capitán de Navío Schroder,—tenemos este año más de quinientas solicitudes, y todos los años aumenta la proporción. Pronto nos veremos obligados á limitar las admisiones, por más que todavía durante algún tiempo podemos conservar la cifra actual, con arreglo á las necesidades del servicio. Por lo demás—añadió—no me preocupó por mis alumnos, todos muestran excelentes disposiciones... principalmente para la navegación y la artillería... ambas disposiciones son las más generalizadas. Sometidos á una severa disciplina, gozan, sin embargo, de gran libertad, lo que contribuye mucho á desarrollar la iniciativa individual. Respecto á casti-

gos, casi nunca hay precisión de imponerlos..., son de carácter moral, y el efecto para ellos es mucho mayor.»

Dichos castigos y las penas disciplinarias que se infligen á los aspirantes, son, por orden de rigor: Arresto sencillo ó en el cuarto. El alumno á quien se impone este castigo queda arrestado en el cuarto de estudio, de donde no puede salir más que para comer. Las comidas le son servidas por el despensero y no puede recibir ningún alimento ó golosina del buffet.

Esos arrestos corresponden á los nuestros en el cuarto de banderas. El alumno toma sus comidas en un cuarto especial, que no debe abandonar bajo ningún pretexto. Puede disfrutar de los jardines y de la terraza; pero con obligación de asistir á los estudios y ejercicios.

Los arrestos de rigor comprenden el ingreso en el calabozo, y sólo se imponen por faltas graves contra la disciplina, y en ellos el recluso no puede fumar ni beber, ni recibir visitas, ni leer libros clásicos, ni tomar parte en ninguna clase de ejercicios.

Por sus reglamentos, la Escuela de Aspirantes de Marina está sometida, en lo relativo al servicio interior, al mismo régimen adoptado en las plazas militares, y los alumnos toman parte en el servicio de guarnición y de armas, rondas y socorro en caso de incendios.

EL ALMIRANTE VON ARNIM

El Almirante Von Arnim, Inspector general de la instrucción en la Marina alemana, de que ya se dijo algo en la *interview* de Cuverville con el Emperador, sigue en el ejercicio de su cargo al pie de la letra las instrucciones de su egregio amo.

«—Práctica y siempre práctica, antes de la teoría, tal es—dice el Almirante—el fundamento de nuestra educación.»

En este concepto, los alemanes principian por hacer navegar á sus jóvenes aspirantes navales, y al revés de lo que se hace en Francia y en otros países, creen más conveniente instalar en tierra su Escuela naval.

«—Los cursos, así como los profesores mismos, reportan de ello inmensas ventajas. Por lo demás—añadió el Almirante,—soy uno de los mayores admiradores de la Marina francesa, de la que continuamente saco útiles enseñanzas que me esfuerzo en aplicar. En lo futuro el término de todas las grandes luchas ocurrirá en el mar; por lo tanto, un país será tanto más robusto cuanto más fuerte sea su Marina.»

«—Esta es—agregó—la sola idea que nos preocupa.»

El Almirante Von Arnim, como el Almirante Von Senden Bibran, es, respecto á las construcciones navales, más partidario de los acorazados que de los cruceros, aun cuando considera no se debe desdeñar la guerra de corso.

Sigue con atención los progresos de Francia en la navegación submarina y no oculta su admiración por sus éxitos, pero cree—dice discretamente Cuverville—que en la situación especial de Alemania es allí menos necesario este nuevo aparato que en Francia.



# Información general

## Presupuesto naval militar francés para 1902.

— Ya ha sido aprobado por la Cámara francesa, sin grandes modificaciones, el presupuesto de Marina para este año; y según noticias, la llamada discusión entre la cuarta parte del número de representantes que asistieron á las sesiones, no merece tal nombre. Mucho ha llamado la atención general la poca importancia que se ha dado hasta por los mismos que en presupuestos anteriores se imponían como un deber ineludible impugnar con razón ó sin ella, pero siempre exageradamente, los considerables gastos que su progreso y sostenimiento ocasionan.

M. Lockroy, cuya competencia es reconocida por todos, y por los marinos en primer lugar, ha presentado una Memoria muy extensa convenientemente documentada y que revela los profundos conocimientos del autor en todo cuanto con ese complicado ramo se relaciona, condenando de pasada la perniciosa idea imbuída por publicistas irreflexivos, en la mayoría del pueblo francés, aconsejando la supresión del Ministerio de Marina y su conversión en Centro directivo en el Ministerio de la Guerra, hecho Ministerio de la Defensa nacional; idea que califica de la más funesta y contraria para los intereses del país, que pudiera imaginarse.

Respecto á los «Gastos generales», ó sean los que no responden directamente al poder militar según los calculos publicados en la Memoria, consumen un 33 por 100 del presupuesto total contra 13,6 por 100 consumido en Alemania, 21,48 en Inglaterra y 26,05 en Italia.

En cambio Francia, exceptuando el Japón, es la nación que gasta menos en el entretenimiento de su escuadra, según se desprende de las cifras siguientes.

Francia, 245 francos por tonelada; Rusia, 302 por id.; Inglaterra, 306 id.; Alemania, 283 id.; Italia, 284 id.; Austria, 268 id.; Japón, 195 id.; Estados Unidos, 432 id.

El coste de la unidad personal en dichas naciones es también un dato interesante:

NACIONES	Oficiales.	Tripulantes.	Coste por persona. — Francos.
Francia.....	3.332	45.385	1.549
Rusia.....	2.100	60.000	826
Inglaterra.....	5.062	99.821	1.858
Alemania.....	1.790	23.241	1.314
Italia.....	1.638	19.792	1.324
Austria.....	1.002	9.388	1.150
Japón.....	2.119	22.415	819
Estados Unidos.....	1.640	25.000	4.008

También aconseja M. Lockroy la instalación de las escuelas marítimas en buques armados, separados accidentalmente de las escuadras y dispuestos á volver á ellas á la primera probabilidad de guerra, disposición que sólo duró algunos meses y se abandonó irreflexivamente.

La formación de un cuerpo bien organizado de Oficiales de reserva, procedentes de la Oficialidad mercante, es también muy recomendada en la Memoria.

Termina la Memoria proponiendo la creación del empleo de Capitán de corbeta y el desarme de los buques anticuados, á medida que vayan necesitando carenas en firme.

El importe total del presupuesto de Marina para el año de 1902 es de 127.082.000 francos.

**Marina americana.**—Al desarrollo de las fuerzas navales de los Estados Unidos, desde que concluyó la guerra con España hasta la terminación del año 1901, ha dedicado el *Scientific American* uno de sus últimos números.

La comparación entre el estado publicado por el mismo periódico en 1898 y el que inserta ahora, demuestra los colosales recursos de que dispone aquella nación y la activi-

dad, inteligencia y eficacia con que de ellos se aprovecha, bastando para convencer al menos devoto de los secuaces de Monroy, examinar el suplemento ilustrado de la Revista americana, que representa cada uno de los buques de la flota actual agrupada en él, y el que representaba los buques existentes en aquella fecha, que simultáneamente acompañan los números respectivos, ambos extraordinarios.

Y no es suficiente contentarse con averiguar que los buques de unos y otros tipos han aumentado en tantas ó cuantas unidades absolutas, ó que el número de cañones y sus calibres sea también mayor que el que anteriormente tenían; eso sólo no basta, como se ha dicho antes, para realizar con exactitud el verdadero valor ó fuerza efectiva de la Armada americana.

Lo necesario para comprender el paso agigantado que en los últimos tres años ha dado aquélla, es comparar el antiguo *Texas*, de 6.000 toneladas, con el *Georgia* actual, de 16.000 toneladas; ó el crucero *Chicago*, de 5.000 toneladas, con el *California*, de 14.000, y así los demás buques. Y en cuanto al armamento y defensas de los nuevos, puede considerarse la potencia ofensiva de la nueva escuadra aumentada en 100 por 100 sobre la poseída antes de las reformas últimas, en la artillería, empleo de nuevas pólvoras y corazas; estas últimas, con un 25 por 100 de mayor resistencia, obtenida con el nuevo procedimiento empleado para endurecerlas.

Otra particularidad puede observarse en el conjunto de la nueva flota, y es la sobriedad de tipos en los buques últimamente construidos, viniendo á quedar estacionada la construcción de caza-torpederos, abandonada la de torpederos y, en cambio, adoptada la de submarinos, aunque también en pequeña escala.

Y las razones aducidas para haber abandonado lo que en el desenvolvimiento naval moderno llamaron *aniquiladores*, porque cada nuevo invento aspiraba á destruir de un solo golpe los formidables buques de batalla, es que aquéllos no han aniquilado nada, en tanto que éstos han ido aumentando en proporciones, poder y suntuosidad. Por eso han dedicado todo su esfuerzo á reunir en el menor número de buques la fuerza equivalente á otras escuadras que, con mayor número de ellos, están en inferioridad efectiva de fuerza puestos en línea frente á los buques americanos, como se demuestra por el siguiente cuadro:

### Buques de combate.

*Inglaterra.*—De primera clase, 38; de segunda, 11; de tercera, 10; total, 59 buques.

*Francia.*—De primera clase, 13; de segunda, 10; de tercera, 11; total, 34 buques.

*Rusia.*—De primera clase, 14; de segunda, 10; de tercera, 1; total, 25 buques.

*Estados Unidos.*—De primera clase, 17; de segunda, 00; de tercera, 1; total, 18 buques.

*Alemania.*—De primera clase, 16; de segunda, 00; de tercera, 7; total, 23 buques.

*Italia.*—De primera clase, 9; de segunda, 5; de tercera, 2; total, 16 buques.

*Japón.* De primera clase, 6; de tercera, 1; total, 7 buques.

### Cruceros.

*Inglaterra.*—De primera clase, 43; de segunda, 62; de tercera, 44; total, 149 cruceros.

*Francia.*—De primera clase, 19; de segunda, 23; de tercera, 13; total, 55 cruceros.

*Rusia.*—De primera clase, 13; de segunda, 7; de tercera, 5; total, 25 cruceros.

*Estados Unidos.*—De primera clase, 13; de segunda, 16; de tercera, 5; total, 34 cruceros.

*Alemania.*—De primera clase, 5; de segunda, 8; de tercera, 18; total, 31 cruceros.

*Italia.*—De primera clase, 5; de segunda, 5; de tercera, 11; total, 21 cruceros.

*Japón.*—De primera clase, 6; de segunda, 10; de tercera, 6; total, 22 cruceros.

### Buques para defensa de costas (de varias clases).

*Inglaterra*, 17; *Francia*, 14; *Rusia*, 16; *Estados Unidos*, 10; *Alemania*, 19; *Italia*, 3; *Japón*, 1.

## Cañoneros torpederos.

Inglaterra, 34; Francia, 21; Rusia, 9; Estados Unidos, 3; Alemania, 4; Italia, 17; Japón, 2.

El total general de buques de las clases que figuran en el estado anterior es el siguiente:

Inglaterra, 259 buques de guerra; Francia, 124 ídem íd.; Rusia, 75 ídem íd.; Estados Unidos, 62 ídem íd.; Alemania, 77 ídem íd.; Italia, 57 ídem íd.; Japón, 32 ídem íd.

No se menciona el número de torpederos y caza-torpederos de las siete marinas comparadas y que en divisiones aparte se anexionan á las escuadras. En los Estados Unidos sólo están aquellos considerados como fuerzas auxiliares de eficacia dudosa, y prueba de ello es que hasta el año 1890 no construyeron el primero; mas no por eso dejaron de construir los 16 torpederos nuevos tipo *Bainbridge*, destinados á caza-torpederos, que fueron últimamente rebajados á su actual denominación, exceptuando nueve de ellos de 420 toneladas y 29 millas de velocidad, que consideran útiles para servicios de alta mar; y aun cuando tanto han criticado esta clase de buques (caza-torpederos), llamándoles *aniquiladores del aniquilador*, están construyendo por primera providencia seis de esos submarinos tipo *Holland*, que llevarán cinco torpedos, desplazarán 120 toneladas estando sumergidos, y podrán navegar en esa situación con una velocidad de 7 millas, á los cuales no les ponen mote alguno.

Tal es, según el citado periódico, el notable incremento que ha tomado la Armada americana en los últimos tres años transcurridos.

(Del *Syren et Shipping* de 1.º de Enero de 1902.)

**Goleta de siete palos.**

En los astilleros «*Fore River*», en la bahía de Boston, se está construyendo actualmente la mayor goleta del mundo. Tendrá siete mástiles altísimos y sus dimensiones serán: 395 pies en cubierta y 368 en la línea de flotación (eslora), 50 de manga y 26 y medio de puntal.

El desplazamiento será de 10.000 toneladas y la tripulación constará únicamente de 16 hombres. El costo de esta goleta, verdaderamente gigantesca, será de 250.000 dollars.

Hasta ahora las mayores eran de seis palos, como la que representa nuestro grabado.

**Francia y sus subvenciones navales.**—Nadie podrá negar que Francia ha puesto cuantos medios ha creído eficaces para conseguir el aumento y adelanto de su Marina mercante, como tampoco lo contraproducentes que en la práctica han resultado, hasta el extremo de verla hoy acusar una decadencia que consiguió evitar hasta 1872 en que se establecieron los derechos diferenciales, que volvieron á abolirse en 1873.

En vista de esa decadencia, que empezó á iniciarse en pleno vigor de la ley de 1881, y con objeto de combatirla, se revisó dicha ley en 1893; pero lejos de haber atajado el mal, ha ido éste en aumento, y trátase de nuevo de remediarlo con la reciente ley, que no podrá clasificarse de mejora hasta que la práctica venga á demostrarlo.

Durante los últimos diez años el aumento total de tonelaje en el total de buques franceses fué de 20.000 toneladas, la mayor parte de este número pertenecientes á buques de vela últimamente construidos á causa de las enormes subvenciones, puesto que con 1,70 francos por 1.000 millas recorridas y tonelada bruta bastaba para sacar producto á los buques sin preocuparse del tipo de los fletes y hasta nave-

gando en lastre, mediante que lo necesario era recorrer muchas millas en el menor tiempo posible.

El importe de las subvenciones que pagó el Gobierno por navegación y construcciones durante el año próximo pasado ascendió á francos 25.000.000, y la parte correspondiente al tráfico general, tomada por los buques franceses de vela y de vapor, llegó al 20 por 100 en las mercancías importadas y exportadas del país.

La nueva enmienda no altera las actuales primas de construcción, ó sean 65 francos por tonelada en los buques de hierro y acero y 40 para los de madera construidos en Francia, y la mitad á los que procedan del extranjero.

Esta subvención será aumentada con la de 15 francos por cada 100 kilogramos (unos 150 francos por tonelada) del peso de las máquinas, calderas y aparatos auxiliares mecánicos, comprendiéndose los pesos de todas las construcciones y espacios sobre cubierta.

Y para sintetizar el efecto práctico de esta protección, la revista ilustrada *Syren et Shipping*, hace el siguiente cálculo: Supongamos se emprenda la construcción de un buque de acero de 6.000 toneladas (peso muerto) que mida 5.000 toneladas en total, que á razón de 65 francos, mas 4.000 toneladas á la de 150 francos (por peso de máquinas, etcétera), hacen un total de 385.000 francos de subvención

total. Y como el importe del buque, calculado á razón de 300 francos por tonelada, sería de 1.800.000 francos, el verdadero desembolso del armador quedará reducido á 1.415.000 francos.

Bajo el punto de vista del recorrido durante un año, resultaría para el nuevo buque una ganancia independiente del producto de fletes, pasaje, etc., suponiéndole 275 días de mar y un recorrido de millas, 118.800 la subvención total de francos 148.520, ó sea más del 10 por 100 del capital.

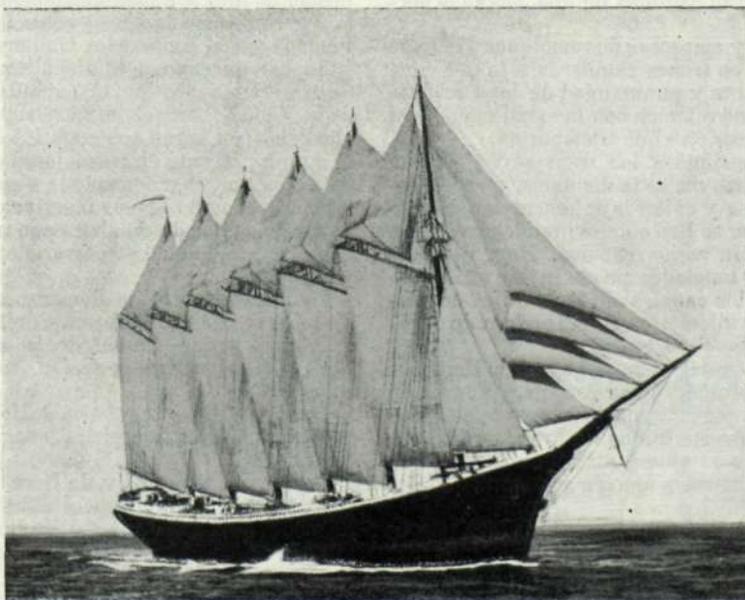
Supongamos ahora un vapor trasatlántico de un andar de 20 millas, y de 12.500 toneladas en total, que haga al año 13 viajes oceánicos y recorra

una distancia de 81.900 millas, pues ese buque le costará al Gobierno, por la subvención correspondiente, la suma de 1.617.500 francos.

El aliciente es grande y el negocio digno de emprenderse, pero también los obstáculos son casi insuperables por tener que luchar con la falta de astilleros, y los importantes trabajos que para la Armada nacional están haciéndose en los principales astilleros de Francia.

**Viaje del Presidente de la República francesa á Rusia.**—Ya están dadas las correspondientes órdenes para que se habilite en Brest la escuadra que, al mando del Almirante Roustan, ha de conducir á Rusia al Presidente M. Loubet. Se compondrá de los cruceros *Montcalm*, *Guichen*, y probablemente el *Cassini*.

En el primero de éstos alojarán el Presidente M. Loubet y los señores que forman su séquito, Sres. Combarien, Delcassé, General Dubois, Mallard y Poulet, y el resto del personal oficial que le acompaña embarcará en el *Guichen*; y para disponer las obras necesarias para el servicio que dichos buques van á prestar, ha sido designado el Director de construcciones navales, M. Albaret, y otros dos Ingenieros que han ido á Cherbourg para informarse de los preparativos que se hicieron cuando la visita de M. Faure al Emperador de Rusia, y aprovechar los efectos allí depositados á la terminación del viaje; pero estando ya casi todos deslucidos, no es posible utilizarlos. Además, como se sabe



«GEO. W. WELLS»

lo aficionada á las flores que es la Zarina, se ha dado orden de elegir las mejores plantas del Jardín Botánico para adornar profusamente las cámaras y habitaciones del Presidente á bordo del *Montcalm*; y aun cuando las obras se llevan á cabo con mucha reserva, sabemos que el Almirante Sr. Roustan prepara verdaderas sorpresas á los soberanos rusos.

Como no hay lugar adecuado para instalar un comedor de la amplitud necesaria para colocar cómodamente los personajes que han de asistir al almuerzo que dará M. Loubet la víspera de su vuelta á Francia, se ha mandado construir un kiosco volante (Roóf) con dicho objeto.

**Navegación interior germánica.**—Esta cuestión ha sido objeto de estudio por la sociedad «El Loira Navegable», de cuyos resultados da cuenta, en importante folleto, abundante en documentos gráficos y estadísticos, su autor Mr. L. Laffitte. He aquí el resumen:

Alemania tiende á aumentar rápidamente los medios y recursos de su navegación interior, teniendo que vencer, por medio de obras costosas, las dificultades y malas condiciones hidráulicas que á ello se oponen. Pero las mayores consisten en obtener profundidad suficiente, lo que sólo han conseguido en el Rhin; y para lograrlo en parte, han recurrido á la construcción de grandes gabarras con mucho plan horizontal, que aun con la carga incompleta, pueden transportar económicamente gran cantidad de ella, según lo permite el fondo.

Potentes remolcadores y empresas de remolques á la silga movilizan estas chalanas en trenes regulares, á lo que contribuye mucho la costumbre y puntualidad de los encargados de ellas en cuanto tiene relación con la manutención del ganado y cuidado de mercancías que transportan.

A fin de hacer más económicos los transportes, que son más ventajosos mientras mayor es la distancia, y con objeto de desembarazar el paso y evitar la aglomeración de chalanas en los docks fluviales, se han abierto grandes esclusas, que ponen en comunicación varios canales. Hoy, una embarcación de más de 400 toneladas puede ir, sin alterar su estiva, desde Berlín por los canales de la Marche, de Cosel, por el alto Oder, á 60 kilómetros de la frontera de Polonia, hasta Hamburgo.

Gracias á la rectificación del Elba, se ha puesto Hamburgo en condiciones para comunicar con Austria, y por medio de una línea rápida de vapores transporta mercancías tres veces por semana por el puerto franco de Praga, yendo las mercancías bajo cubiertas de plomo, atravesando Alemania en franquicia, hasta la primera operación aduanera, que tiene lugar en Bohemia.

Estas embarcaciones, no tan sólo son uno de los factores más activos del vuelo que toma el comercio y la industria alemana, sino que desempeña, además, un papel social de la más alta importancia.

El personal empleado en ellas recibe actualmente una educación especial, que les convierte en una de las clases más instruidas entre los trabajadores alemanes. El espíritu de asociación está dando excelentes frutos al desenvolverse en el país vecino. Gracias á la disciplina y solidaridad práctica que anima á los bateleros, han logrado conservar una existencia propia, no obstante la creación y extensión alcanzada por las compañías por acciones y que tienen por palanca grandes capitales.

**Copa de la Liga Marítima belga.**—La Liga Marítima belga ha establecido una copa para embarcaciones de recreo de la serie de dos y media unidades de carrera, y consiste en un objeto artístico de 500 francos de valor intrínseco, y que se concederá al propietario del yacht ó á la Sociedad á que pertenezca y que haya batido el *record* tres veces consecutivas.

Cada Sociedad no podrá estar representada más que por un sólo campeón.

La carrera tendrá lugar en la rada de Ostende.

El recorrido de cada prueba no será inferior á ocho millas (1.852 metros), y la velocidad media no debe ser menor de dos y media millas por hora.

**Las regatas de Kiel en 1902.**—Los rumores que habían circulado acerca de que las regatas de Kiel y la regata entre Dover y Heligoland estaban comprometidas debido á la abstención de los yachts ingleses por causa de la tensión de las relaciones políticas entre Inglaterra y Alemania, respecto á los asuntos del Transvaal, carecen de fundamento.

Por ahora es seguro que diez goletas tomarán parte en la regata que se correrá entre Dover y Heligoland.

Se asegura además que numerosos yachtsmen ingleses, entre los cuales figuran Sir Tomás Lipton, Coronel Barrington Baker, Sir William Wills, Mr. James Coats, Mr. Howard Gould, el Príncipe de Mónaco, Mr. Isaac Stern, Mr. Cecil Quentin, asistirán también á las regatas alemanas.

El nuevo yacht del Emperador Guillermo efectuará sus ensayos algunos días antes de empezar las regatas en el Báltico.

Se dice que el *Meteor III* no tomará parte en las regatas reservadas á la serie de las goletas mayores.

El número de yachts inscritos para estas regatas pasará seguramente de ciento, entre ellos muchos americanos.

Principiarán las regatas de Kiel el 26 de Junio para terminar el 9 de Julio.

Dos días antes el *Meteor III* hará su primera regata de ensayo cerca de Cuxhaven; se encontrará con el *Iduna*, goleta de la Emperatriz de Alemania, la *Clara*, de Herr Max Guillaume, y el yawl *Meteor II* (hoy *Orion*), propiedad de la Marina imperial.

El Príncipe Enrique mandará el *Meteor III*, á bordo del cual estarán el Emperador y la Emperatriz con sus hijos, y manejará el de dos toneladas y media, *W. Von-Hacht*, propiedad de un yachtman de Hamburgo (Herr. Krogmann) en la regata reservada á los yachts tripulados por aficionados, fundada por el Emperador Guillermo el año pasado.

Se han inscrito para dicha regata, entre otros clubs: el Club de San Sebastián, el Yacht Club de Francia, la Société de la Voile de Arcachón. Los lectores se acordarán que el año pasado el barco que mandó á Kiel este último club, fué el que se presentó en las mejores condiciones é hizo una regata superior, abandonando la segunda prueba por falta de brisa. Se espera algunas inscripciones más de Inglaterra, y se puede contar desde ahora con un total de 20 yachts para dicha regata, la cual se correrá los días 26, 28, 30 de Junio y 3 de Julio.

Por ahora, los yachts alemanes se han inscrito para las diferentes regatas en la forma siguiente:

Primera serie.—*Comet*, de la Marina imperial; *Kommodore*, del Barón Krupp; *Orion*, ex *Meteor II*, de la Marina imperial.

Segunda serie.—*Ingeborg*, de Herr. Howaldt, de Kiel; *Bertha*, de la Marina imperial; *Marega*, del Hansa Club de Lübeck.

Tercera serie.—*Polly*, de Herr. Buxenstein.

Cuarta serie.—*Mimosa*, de Herr. Oppenheim, de Berlín; *Hevella*, de Herr. J. Spahn, de Berlín; *Hanseat*, de mister Strack, de Lübeck; *Swanhild*, del Doctor Bichel, de Hamburgo.

Quinta serie.—*Klein-Polly*, de Herr. Buxenstein; *Reiher*, de Herr. Rosenberg; *Henrih III*, de Herr. Stower.

Están ya inscritos en la primera serie de goletas: *Iduna*, de S. M. la Emperatriz de Alemania; *Lasca*, del Dr. W. Von Brüning; *Clara*, de Herr. Max Guillaume; *Suzanne*, de Herr. Huldshinsky, y *Comet*, de la Marina imperial.

En la segunda serie están también inscritos: *Atalanta*, del Presidente de la Unión del Yachting alemán, Herr. Burmester. *Thea*, de Herr. Deidrichen, de Kiel, y otra goleta propiedad del Conde Reütlow, de Kiel.

En la categoría de los cruisers se cuenta con *Regina*, de Herr. Schuldt, *Lesmena II*, de Herr. Bolot, *Carlotta*, de Herr. Erasini, de Lübeck.

Se dice que á parte del match de Cuxhaven, el nuevo *Meteor* no tomará parte en las regatas donde entrarán los yachts extranjeros.

Las copas y premios las regalan el Emperador, el Príncipe Enrique, el Royal Yacht Club, el North German Yacht Club, el Hambwogschote, el Lübeck Club y algunas otras Sociedades náuticas.

Todos los premios son numerosos y de mucho valor. El Emperador ha regalado tres premios para las goletas mayores; dichos premios son pequeñas estatuas de plata representando á S. M.

La copa del Kommodore está reservada al vencedor de la cuarta serie, y la copa *Meteor* para el vencedor de la tercera. El Barón Krupp regalará un importante premio para las goletas mayores. Otro premio de 4.000 marcos, está también reservado á la cuarta serie; 8.000 marcos ofrecidos por la villa de Hamburgo, se repartirán entre los vencedores de la

segunda y tercera serie. El Príncipe Enrique regala 4.000 marcos para la cuarta serie y una copa para las goletas mayores. Otros numerosos premios serán regalados por los clubs y yachtsmen.

Las regatas de Kiel, como se ve, se presentan este año bajo las mejores condiciones, y es de suponer que tendrán un legítimo y merecido éxito.

**Compañías navieras.**—No puede ser más lisonjero el porvenir que se presenta á la importante Sociedad naviera «Marítima de Vizeaya», dirigida por el Sr. Abasolo.

A la vista tenemos un resumen económico, y de él resulta que entre sus dos vapores *Lucero* y *Serantes* suman en el último ejercicio 776 días de trabajo, á pesar de las contradicciones producidas por la baja de los fletes.

En la próxima Junta general se propondrá por la directiva se reparta un dividendo de 20,50 pesetas por acción, y como en Agosto último se hizo otro reparto por igual suma á cuenta de utilidades, resulta un total de 41 pesetas por acción. El dividendo para las 2.075 acciones en circulación representa, por consiguiente, la importante suma de pesetas 95.075.

Con verdadera satisfacción registramos tan prósperos resultados.

No menos lisonjera es la situación de otra Compañía de navegación, dirigida también por el Sr. Abasolo, la «Naviera Vascongada», cuya flota, compuesta de diez vapores, trabajó en total 3.569 días, cuyos beneficios se estiman en 701.604,76 pesetas.

En Agosto último se repartió un dividendo de 25 pesetas por acción, á pesar de lo cual quedó un remanente de pesetas 389.103,76, que sumadas á 756.358,99 del ejercicio anteriores, hacen una existencia en caja de 1.145.463,75 pesetas.

Solamente con un trabajo de honradez acrisolada y una acción laboriosa, tan expuesta como bien dirigida, se puede llegar á tan satisfactorios resultados.

#### **Adhesiones al Montepío Marítimo Nacional.**—

El *Boletín Naval*, órgano de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante, que se publica en Bilbao, consagra en su último número un interesante artículo encomiando cuanto se merece las iniciativas de la Liga Marítima Española para la constitución del Montepío Marítimo Nacional, en que han de tener cabida todos los hombres de mar, ya se dediquen á la navegación mercante, ya á las faenas de la pesca.

Dicha Revista, en nombre de la digna clase que representa y de la mencionada Asociación, ofrece su concurso á la Junta Central de la Liga Marítima, á la que ha remitido ya cuantos antecedentes y datos existen en dicha Sociedad, y que seguramente han de contribuir á que sea pronto un hecho la realización de una idea tan beneficiosa para todos los marinos.

**El Observatorio «Fabra».**—La Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, aceptando con gratitud el espléndido donativo hecho á la misma y de que ya nos dió oportuna noticia nuestro diligente corresponsal en aquella ciudad, por el Marqués de Abella para la construcción de un Observatorio astronómico en la cordillera de Tibidabo, ha adoptado varios acuerdos para la pronta realización de tan magnífico proyecto, y para corresponder á la consideración y liberalidad del generoso donante, resolviendo por aclamación se dé el nombre de «Observatorio Fabra» al futuro establecimiento.

**Siniestros marítimos.**—A poco más de las ocho y media de la noche y á 57 millas del puerto de San Sebastián, tuvo lugar el 3 del actual un espantoso siniestro marítimo, por colisión entre los vapores pesqueros de aquella matrícula, *Urdaneta* y *Elcano*, por una equivocada maniobra, cuyo resultado fué irse á pique el segundo y resultar el primero con averías de consideración.

Han perecido los fogoneros Anselmo Lersundi, José Eulacia y el marinero José Mazanji, los tres del *Elcano*, siendo salvados á costa de grandes esfuerzos los otros ocho tripulantes, y socorridos por los marinos del vapor *Legazpi*, que se hallaba por las inmediaciones al ocurrir la catástrofe, y también por los del *Urdaneta*.

Dichos tres vapores pertenecen á la Sociedad Oteiza y Compañía y están asegurados.

La Comandancia de Marina de aquel puerto instruye la correspondiente sumaria.

**Bibliografía.**—*Guerra hispano-americana.*—Estudio médico-quirúrgico por el doctor Nicolás Senn, Inspector

general de Sanidad del Estado del Illinois y profesor de cirugía militar de la Universidad de Chicago, traducido del inglés por D. Juan Redondo, primer médico de la Armada.—Madrid, 1902.—Un volumen en 4.º mayor de 327 páginas.

Los lectores de LA VIDA MARÍTIMA han disfrutado las primicias de esta excelente obra, cuyas tendencias han podido apreciar en el capítulo que hemos reproducido en el número anterior, relativo al «Buque hospital *Relief*».

El nombre del doctor Senn goza, no solamente en América, sino en Europa, de merecida fama, que ha justificado una vez más con el concienzudo estudio médico-quirúrgico de la guerra hispano-americana que acaba de hacer, y que constituye el fondo de este notable libro, fielmente traducido por nuestro distinguido colaborador el ilustrado médico de la Armada doctor Redondo.

Sin disputa, esta obra es la que mejor compendia los adelantos de la medicina militar, ya que sus observaciones y enseñanzas se han recogido sobre el campo de batalla más cercano á nuestros días.

Si la falta de espacio no lo impidiese, daríamos una extensa reseña de la obra del doctor Senn, anotando, siquiera fuese de pasada, algo de lo mucho notable que encierra acerca de la higiene y cirugía militar; pero nos limitamos á remitir al lector al texto íntegro, tan admirablemente vertido al castellano por el doctor Redondo, que no se ha contentado con hacer una traducción fiel y exacta del trabajo de tan insigne autor, sino que lo ha adicionado con notas y observaciones propias, que lo avaloran extraordinariamente.

Apreciando el Ministerio de Marina la meritísima labor del doctor Redondo, ha costeado la publicación de su libro, concediéndole, además, una recompensa honorífica. La obra ha obtenido una excelente acogida del público, como lo evidencia el hecho de haber adquirido gran número de ejemplares la Compañía Trasatlántica otras Asociaciones civiles y militares y muchas Corporaciones oficiales y particulares.

## Sección Económica

### MOVIMIENTO POSTAL MARÍTIMO

(Extracto de los telegramas del Lloyd.)

HASTA EL 8 DE ABRIL

*Aden.*—Marzo 30.—«Arabia», salió de Londres para Bombay.

*Buenos Aires.*—Marzo 29.—«Clyde», salió para Southampton.

*Cádiz.*—Marzo 29.—«Península», salió para Londres, vía Lisboa.

*Gibraltar.*—Abril 1.º—«London», llegó de Londres para Málaga.

*Liverpool.*—Marzo 30.—«Ramón de Larrinaga», llegó de Galveston.

*Liverpool.*—Marzo 30.—«Niceto», salió para la Habana.

*Liverpool.*—Abril 2.—«Tintoré», llegó de Barcelona.

*Liverpool.*—Abril 2.—«Ceres», llegó de Burriana.

*Madeira.*—Abril 1.º—«Saxon», salió con la Mala de Africa para Southampton.

*Madeira.*—Abril 2.—«Briton», salió con la Mala de Europa para el Sur de Africa.

*Málaga.*—Abril 1.º—«Londres», salió para Cádiz.

*Montevideo.*—Abril 2.—«Liguria», llegó de Londres para Valparaiso.

*Port-Said.*—Abril 2.—«Himalaya», abocó el canal de Londres, con la Mala para Australia y China.

*Saint-Nazaire.*—«La Navarres», llegó de Veracruz y la Habana.

**Compañía Trasatlántica.**—SITUACIÓN DE SUS BUQUES EN 8 DE ABRIL DE 1902.—*Alfonso XII*, en Santander.—*Alfonso XIII*, salió el 5 de Habana para Veracruz.—*Antonio López*, salió el 30 de Colombo para Suez.—*Ali-cante*, salió el 5 de Suez para Colombo.—*Buenos Aires*, en Nueva York.—*Cataluña*, en Cádiz.—*Ciudad de Cádiz*, salió el 5 de Barcelona para Génova.—*Ciudad Condal*, en Bar-

celona.—*Isla de Luzón*, en Suez.—*Isla de Panay*, en Manila.—*Joaquín del Piélago*, Cádiz-Tánger.—*Larache*, salió el 31 de Las Palmas para Fernando Póo.—*León XIII*, en Cádiz.—*M. Calvo*, salió el 30 de Cádiz para Nueva York.—*Montevideo*, salió el 4 de Habana para Colón.—*Montserrat*, en Cádiz.—*M. L. Villaverde*, salió el 6 de Alicante para Valencia.—*Mogador*, en Cádiz.—*P. de Satrustegui*, salió el 4 de Valencia para Cádiz.—*Rabat*, en Cádiz.—*Reina María Cristina*, salió el 31 de Buenos Aires para Montevideo.—*San Francisco*, en Barcelona.—*San Ignacio*, en Liverpool.

## MERCADO DE MINERALES Y METALES

PRECIOS CORRIENTES HASTA EL 8 DE ABRIL

### Minerales.

**Carbones.**—En las cuencas de Asturias: Los cribados, á 26 pesetas; el cok metalúrgico y doméstico, á 32. En Cartagena, el grueso Newcastle, 44 pesetas la tonelada; el cok para fundir, á 65; el de Cardiff, á 58, y el de Puertollano, á 38. La antracita de Peñarroya (galleta), á 20.

**Hierro.**—En Bilbao: Campanil, 11 chelines; Rubio, 10 id.; Carbonato calcinado, 12 id. En Cartagena, los mismos precios de la decena anterior.

**Plomo.**—En Linares, sin variación el alcohol de hoja desde la última decena. Los sulfuros de 80 por 100, á 9,50 pesetas; los carbonatos del 50 por 100, á 4 id.

**Cinc.**—En Cartagena, las blendas á bocamina (30 por 100), 1,50 pesetas los 56 kilogramos.

### Metales.

**Plata.**—Estacionado el precio en Cartagena, donde se vende á 3,44 pesetas la onza.

**Hierro.**—Ha habido cierta reposición en el comercio de construcciones navales, cotizándose: chapas de acero, 5 libras 17 chelines 6 peniques.

**Plomo.**—Sin variación.

**Cobre.**—En buenas condiciones: barras, primeras marcas, 139 francos los 100 kilogramos; el Best Selected, 165 idem; el Chile (lingotes y placas), 148 id.

**Mercurio.**—En Almadén, á 249 pesetas frasco de 34,507 kilogramos.

### FLETES

El mercado general de fletes ha estado más flojo que en la decena anterior, si bien se espera se reanime algo en la próxima. Las líneas regulares son suficientes para el transporte corriente, y la vida de los buques llamados «errantes» se hace sumamente difícil. El tonelaje disponible ofrecido en cada mercado es muy superior á la demanda, y el número de veleros sin contrata es grande.

**Barcelona.**—Encalmado, sosteniéndose los precios. Algunos contratos, concluidos últimamente, lo han sido sin beneficio.

**Bilbao.**—Menor movimiento que en la última decena. Los de mineral, para Rotterdam, 5-1 1/2; á Maryport, 5-6; á Middlesbro, 5. Los de carbones siguen firmes, cotizándose á los tipos de 14-6 á 15, los superiores; 13-9 á 14-3, los de segunda; á 12 y 13, los restantes.

**Cartagena.**—Con poca variación para minerales y carbones; á Maryport, 7-3; á Marsella, 7. Los de plomo, invariables.

El mercado inglés tiene una ligera tendencia á alza; pero los armadores ingleses resisten enviar sus buques al Mediterráneo, porque los precios de retorno no cubren los gastos del viaje de ida en lastre, y prefieren mejor trabajar seis meses al año bien remunerados, que navegar los doce con pérdida. Las operaciones de los puertos del Báltico, muy limitadas; los de retorno del mar Negro, en baja; el mercado de Oriente, sostenido; el de los Estados Unidos, estancado.

## SECCION OFICIAL

Ni en la *Gaceta de Madrid*, ni en el *Boletín Oficial del Ministerio de Marina*, se ha publicado ninguna disposición de interés general para la Marina militar y mercante durante la actual decena.

## Nuestros grabados

† Sr. D. Andrés Marroig y Ballester, Capitán de la Marina mercante.

Este antiguo y entendido marino falleció el 9 de Febrero último en Barcelona. Había nacido en 1842 en Palma de Mallorca, siendo nombrado segundo piloto en 15 de Abril de 1864 y obteniendo la graduación de Alférez de fragata en 6 de Mayo de 1878.

Era uno de los más distinguidos Oficiales de la Compañía Trasatlántica, á cuyo servicio ingresó en 1884 después de haber mandado durante muchos años el vapor *Lulio*, y obtuvo el nombramiento de primer piloto en 30 de Abril de 1886.

Sirvió en distintos vapores de dicha Compañía hasta que, en Agosto de 1890, se le confió el mando del vapor *Habana*, y sucesivamente después los del *México*, *San Ignacio de Loyola*, *San Agustín*, *Ciudad de Cádiz*, *Ciudad Condal*, *San Francisco*, *Larache*, *Montserrat* y últimamente el *Villaverde*, que mandaba á su fallecimiento.

Su muerte ha sido muy sentida, y LA VIDA MARÍTIMA se honra incluyendo en su galería de retratos el de este veterano marino mercante, como recuerdo á su memoria.

De fotografía de Matorrodona, Barcelona.

El «*Albiá*» y el «*Sestao*», vapores de la importante casa naviera Sota y Aznar, de Bilbao.

El primero de estos buques mide 2.482 toneladas y el segundo 1.447, y ambos han navegado siempre con fortuna llevando el pabellón de nuestro país á regiones donde no era conocido hasta el presente, efectuando constantemente su tráfico en los más apartados puertos del globo.

Vapor «*Montserrat*», de la Compañía Trasatlántica, de 4.500 toneladas, uno de los últimos que mandó nuestro biografiado el malogrado Capitán mercante D. Andrés Marroig.

Este buque desempeñó un brillante papel durante la guerra hispano-americana, burlando repetidas veces el bloqueo establecido en la isla de Cuba por la escuadra combinada de los Almirantes americanos Sampson y Schelly.

«*Corbeta «Villa de Bilbao»*, Escuela de aprendices marineros.

Se lanzó al agua en 1847, y sus dimensiones son: Eslora, 48,59 metros; manga, 13,93; puntal, 6,23; calado máximo, 5,93; desplazamiento, 1.312 toneladas, y ha prestado, al fin de su vida, como Escuela de aprendices marineros, muy buenos servicios. (Véase el artículo.)

De fotografías remitidas por el Sr. Quijano.

Equipo «*Galette*», vencedor en el último match internacional organizado por el «Club náutico de Niza» y el «Cannottieri Italia», de Nápoles.

Dicho equipo estaba formado por los Sres. Louis Prevel, Antonio Navello, Louis Rondel, Vilfrido Galli, Edouardo Vermeulen, Augusto Pecoud, Andrea Lauro y Mario Conso. De ilustración de la *Rivista Nautica*.

La pesca del atún en Sicilia (cuatro grabados); (véase el artículo).—De ilustraciones de la *Rivista Nautica*.

Academia de Marina alemana y pabellones anexos. La fragata escuela alemana «*Charlotte*» (tres grabados). (Véase el artículo.) De ilustraciones de *Armée et Marine*.

El seis palos «*Geo W. Wells*», la mayor goleta de su clase, dedicada á los viejes de Boston á Norfolk.

Sus características principales son: 302 1/2 pies de quilla, 345 de eslora superior, 48 de manga y 25 de puntal; puede recibir como carga total 5.000 toneladas de carbón, y tiene 14 hombres de tripulación.

De ilustración del *Marine Engineering*.

## A nuestros abonados

Con objeto de que tanto en lo que se relaciona con la buena marcha administrativa de nuestra Revista, como con la formación de colecciones, no pueda irrogarse el menor perjuicio á nuestros abonados, rogamos á todos cuantos deseen figurar definitivamente como suscriptores que lo manifiesten y remitan sus abonos, para no suspenderles indebidamente el envío de la Revista, ni dejar de incluirlos en los libros matrices que estamos levantando terminado el primer trimestre, y que deseamos tengan las menores alteraciones posibles, salvo las consiguientes al movimiento normal.

M. ROMERO, impresor.—Libertad, 31.