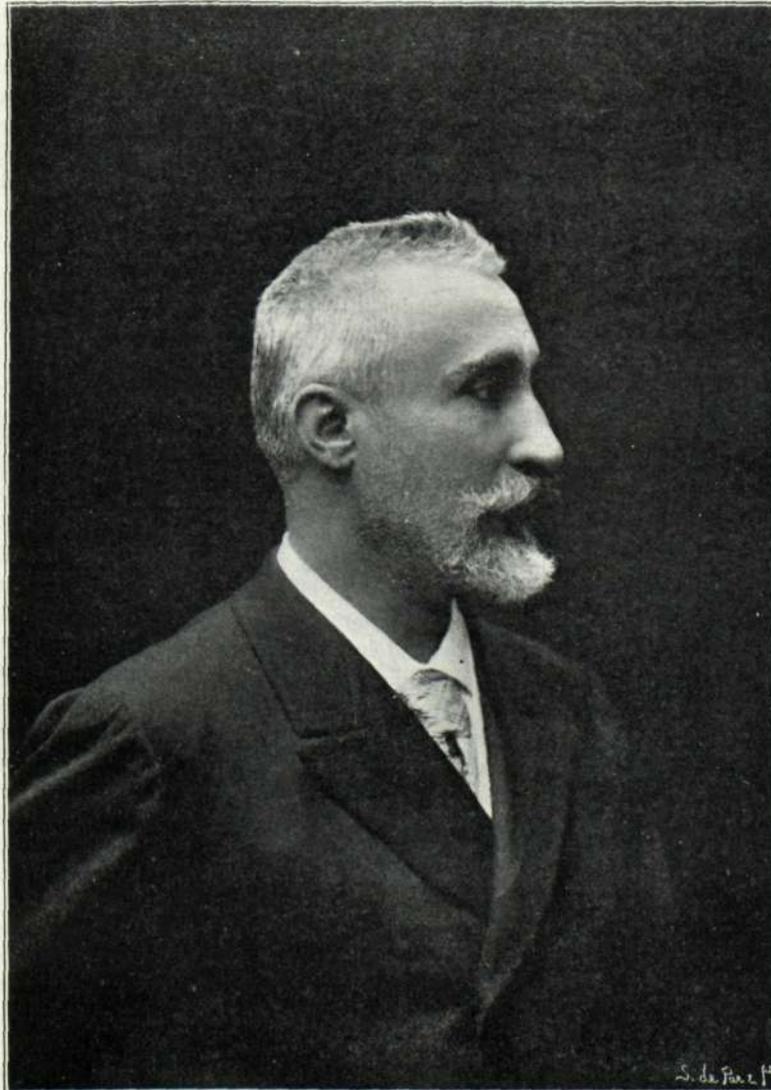


# LA VIDA MARÍTIMA

REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO  
MARINA MILITAR DEPORTES NAUTICOS  
PESQUERIAS E INDUSTRIAS DE MAR.  
Órgano de propaganda de la LIGA MARITIMA ESPAÑOLA

Año I.—Núm. 3

30 Enero de 1902



*Antonio Maura*

EXCMO. SR. D. ANTONIO MAURA  
Presidente de la Liga Marítima Española.

## LA MARINA EN EL NUEVO REINADO



AS esperanzas que despierta todo cambio en la vida nacional, singularmente para aquellos cuyo presente es poco grato, hacen que al acercarse la nueva etapa del reinado de D. Alfonso XIII sean muchos los problemas que, aplazados por causas diversas, surgen de nuevo á la vida de la polémica, cual si importara tenerlos planteados y teóricamente resueltos, en espera de una ocasión propicia que pudiera venir aparejada con los comienzos de la vida nueva.

Aunque en los tiempos actuales, y bajo el régimen constitucional, sea menos perceptible la influencia del poder, que de gobernante se ha transformado en moderador de los que gobiernan, no puede desconocerse que el ejemplo, las inclinaciones, la designación de los directores de la máquina gubernamental, entre personas cuyas ideas son conocidas de antemano, y, en una palabra, el elevado y correcto ejercicio de las funciones constitucionales de Jefe de un Estado, no deja de influir en las corrientes de opinión y en las líneas generales de la marcha de su Gobierno, aun cuando la responsabilidad sea exclusiva de éste. Constitucionalmente se ha regido y se rige Alemania, y así como el primer Emperador contribuyó con sus aficiones de soldado á crear un poder militar respetable, así también su augusto nieto impulsa, con notoria eficacia, toda medida encaminada á completar aquel esfuerzo con una poderosa Armada.

Constitucionalmente se gobiernan los Estados Unidos, y así como bajo la dirección de algunos Presidentes de carácter pacífico, han observado una conducta de prudente recogimiento y desarrollo de la riqueza material, así bajo otros más inquietos han predominado las corrientes imperialistas, las expansiones coloniales y las empresas belicosas.

No es, por tanto, infundado el interés que despierta todo cambio en la suprema dirección de los Gobiernos constitucionales.

Pero aun sin tal mudanza, la sola consideración de que los males no han de ser perdurables, al menos en aquella parte que depende de nuestra voluntad, nos permite abrigar la esperanza de que algún día ha de intentarse con empeño el remedio y que acaso el momento de aplicarlo pueda coincidir con los comienzos de un período nuevo, en la serie de los que constituyen la vida general de las naciones.

Que el remedio de todos los males padecidos por la nuestra en los distintos órdenes de su existencia no puede ser ni radical ni simultáneo, dícenlo con sobrada elocuencia los siglos de transformaciones estériles con que ha venido persiguiéndose el de algunos de ellos y el consumo de esfuerzos empleados, más que para lograrlo, para vencer la resistencia de prejuicios arraigados y voluntades contrapuestas; dícelo de igual modo el número no escaso de personalidades de indudable talento y de elevadas dotes, reconocidas antes y después de su paso por las esferas del Gobierno, que no han dejado en pos de sí ni aun rastro perceptible y duradero de su trabajo y buena voluntad; dícelo, finalmente, la notoria esterilidad del conjunto de iniciativas que representan largos años de vida parlamentaria y de generaciones, que han brillado más por sus aptitudes para la crítica que por sus fuerzas creadoras.

Mas con ser todo ello cierto, no lo es menos que la virtud de la perseverancia es de las menos ejercitadas por la raza española, y que no hay fundamento para retroceder ante dificultades que no han sido bastante combatidas con las armas de la paciencia y del tesón.

Una de las empresas que acaso estén deliberadamente relegadas ó aplazadas para el nuevo reinado es la reconstrucción de la Marina militar, y es bastante motivo para creerlo así, la circunstancia de que habiéndose adelantado no escaso camino en el sentido de considerar que una nación peninsular y comercial no tiene asegurada su existencia sin una fuerte Armada que la defienda de agresiones exteriores y consolide su derecho á ser tenida en cuenta en las combinaciones más ó menos peligrosas de la diplomacia europea, pudiendo asegurarse que la opinión está ya hecha en tal sentido, persiste, sin embargo, la resistencia á acometer la empresa, como si se tratara de un peligro evidente ó de vana quimera, completamente exenta de realidad posible.

Y entre tanto que las dos opiniones, al parecer inconciliables, conviven y se arraigan con parecido ahinco, el mundo marcha sin hacer aprecio de esas dificultades secundarias que en todas partes surgen, aunque sólo á nosotros nos parecen murallas de la China, y dan por resultado que mientras nuestra España ve envejecer y diluirse en el mar los últimos restos de su Armada, otras naciones, cuyas banderas eran apenas conocidas á flote no hace muchos años, nos llevan ya ventaja, que es difícil recuperar en mucho tiempo.

No falta quien sostiene que el motivo de ese largo período de inacción á que desgraciadamente nos estamos acostumbrando, con olvido del notorio peligro en que vivimos, es la necesidad ó conveniencia de no empezar la reconstrucción del material sin que preceda la transformación del personal y los servicios, porque precisamente para construir la escuadra es necesario establecer, como primera é indispensable garantía, quién, cómo y dónde debe construirla.

Esta opinión es, como todas, discutible, porque desde los que suponen que la dificultad queda orillada adquiriendo los buques construídos, hasta los que aseguran que nuestros males en esta materia no obedecen ni á falta ni á defectos graves de reglamentación, sino al incumplimiento de lo legislado, caben holgadamente todos los pareceres de la más variada fantasía.

Pero, aun prescindiendo de quiénes sean los que están en lo cierto en esa gradación de ideas sobre el quietismo necesario ó el inmediato renacimiento de nuestro poder marítimo, lo más importante de todo no es señalar la dificultad, sino el remedio, partiendo de la forzosa conformidad con lo que sea invencible y la voluntad de allanar lo que fuere allanable.

A tal propósito, parece que habría de conducir la exposición de las dificultades por quien tiene más motivos y más elementos para apreciarlas (que es el Gobierno de la nación), y ante quien dispone de los resortes necesarios para vencerlas

(que es el Parlamento); y no siendo de absoluta necesidad que todo se acometa simultáneamente, parece también que la mayor urgencia es requerida por aquello cuyo desarrollo necesite un más largo transcurso de tiempo.

No es ya nuevo repetir una vez más el orden en que viene escalonada la mayor necesidad, á la vez que la mayor facilidad, puesto que para los cimientos no es dinero, sino estudio, lo que se necesita; pero bueno será recordar que, según el mayor número de opiniones, la sucesión de trabajos que desde luego deben emprenderse, ya sea como prólogo ó como uno de los primeros capítulos del nuevo reinado, es el siguiente:

I.—Proyecto de ley determinando la cantidad total de Marina militar que puede sostener el Estado español de una manera permanente, y proporcionalidad entre los diferentes tipos que han de constituir dicha Marina. (El estudio de este proyecto corresponde al Gobierno; su examen y aprobación á las Cortes con el Rey).

II.—Estudio de las características ó líneas generales de cada uno de los tipos adoptados en la ley, consecuente al proyecto anterior y cálculo del coste y duración que tendrían las obras bajo las tres formas de adquisición en el extranjero, construcción en los arsenales del Estado ó contratos con la industria particular española, previas las garantías que se juzgasen convenientes. (Este estudio preliminar, que en absoluto debiera encomendarse á los técnicos, serviría de base al Gobierno para formular el siguiente).

III.—Proyecto de ley arbitrando los recursos necesarios para realizar las construcciones ya acordadas y decidiendo á la vez sobre el procedimiento más en armonía con la voluntad del país, que ya tiene experiencia adquirida sobre cada uno de ellos.

Como se ve, ninguno de estos trabajos es de una dificultad insuperable ni requiere por el momento una sola peseta; mientras que su examen y discusión sería siempre una obra útil y necesaria como cimiento de la reconstrucción marítima, y en todo caso serviría, cuando menos, para poner de manifiesto muchas cosas que la generalidad desconoce y vivir prevenidos para proceder rápidamente á esa obra magna en el momento en que la voluntad nacional, aleccionada por esas mismas discusiones, estimase que es llegada la hora de dar la voz ejecutiva.

Este trabajo preparatorio en nada entorpecerá los que á la vez sea necesario realizar, en el sentido de reformas orgánicas en el personal ó servicios, que ni son tantas ni tan insuperables como algunos suponen, ni requieren una duración igual ni parecida á la que exige la reconstrucción de la escuadra.

Cualesquiera que sean las reformas, las reorganizaciones, las amputaciones, ó como quieran apellidarse esas medidas, según el observatorio en que cada uno se colóque, ha de partirse del supuesto de que ni puede arrojarse por la borda el sobrante de personal, ni ese sobrante será mucho cuando las nuevas construcciones se hayan terminado; de suerte que las economías que se obtengan en el actual presupuesto de los 25 millones, no han de ser en cantidad apreciable para que sobre ellas se funden esperanzas de un gran auxilio para las construcciones que hayan de realizarse en los primeros años.

Bien está que se haga en ello cuanto se deba y cuanto se pueda; pero ni conviene alimentar ilusiones sobre este punto, ni renunciar ó aplazar lo esencial ante las dificultades de lo accesorio.

Lo esencial es tener una buena escuadra, tenerla pronto y conservarla bien, porque sin escuadra no hay Marina, y sin Marina no hay defensa. Lo accesorio es ahorrar quintos de sueldo, refundir estas ó aquellas oficinas, traspasar atribuciones de unos á otros funcionarios, centralizar ó descentralizar estos ó aquellos servicios, etc., etc., porque ni cien empleados menos producen al año lo necesario para una lancha de vapor, ni el traspaso de atribuciones mejora los servicios, como no pasen á más diestros ejecutores, ni la descentralización, por mucho que quisiera extenderse para tiempos y países con telégrafos, cables y ferrocarriles, llegaría á ser tanta como la establecida en las Ordenanzas de la Armada para tiempos en que, por la carencia de todos esos medios, cada Comandante general de Departamento, Apostadero ó escuadra, y aun de buque suelto, aislados forzosamente y por largos períodos de tiempo, tenía que resolver por sí y aguzar el ingenio y ejercitar el mando de una manera efectiva, bajo el apremio de la propia responsabilidad que hoy se esquivo fácilmente con la diaria consulta al superior, sistema verdaderamente lamentable que adormece las iniciativas y amengua la respetabilidad de las autoridades superiores, cohibidas por la telegrafía con hilos.

Hagamos una escuadra pronto, y á todo trance, y en lo demás, hagamos lo que se pueda y lo que se deba. El solo intento será un glorioso comienzo para el reinado de D. Alfonso XIII: el éxito será un título indudable para la gratitud de la Nación y para las alabanzas de la Historia.

Claro está que la empresa debiera ser enteramente ajena á la política de partido; porque sobre ser, por su naturaleza, de interés nacional, no podría pretenderse, aun cuando conviniera (que no conviene) su ejecución por un solo Gobierno ó por un solo partido, sabiendo de antemano la exigua duración que en nuestra Patria alcanza la permanencia en el poder de cualquiera de ellos.

Contribuyendo todos con su consejo y con sus luces, no á estorbar, sino á perfeccionar el prólogo legislativo, ninguno dejaría de considerarse obligado á impulsarlo y á no desvirtuarlo en su ejecución, y la obra nacional llegaría á su término acompañada del cariño de todos.

Y si el común esfuerzo llegase á producir un elemento de efectiva defensa, que en ocasión determinada fuese la salvaguardia de la Patria contra peligros que parece que flotan en el ambiente de la política europea, aquel día feliz, será de regocijo para todos los que recuerden con orgullo su concurso para esta empresa patriótica.

Entre tanto, pidamos á la Providencia que aparte de la Patria los peligros que sobre ella se ciernen, mientras no se provea de aquellos elementos que le son fatalmente necesarios para afrontarlos y vencerlos.

EL MARQUÉS DE PILARES.

Madrid 21 de Enero de 1902.



# REVISTA MARÍTIMA

El pan negro.—Potencialidad industrial—Producción carbonífera—Empleo de los carbones.—Fabricación de energía.—Consumos de los grandes trasatlánticos.—El combustible como factor estratégico.—Radios de acción ficticios.



A crónica presente quizás resulte algo negra: negra, por los tristes augurios que de ella se desprenden para los problemas marítimos españoles del día de hoy, y negra por el color real del asunto único que me propongo tratar en sus líneas, que es la cuestión carbonífera, el pan negro de las industrias navales en general, la alimentación indispensable acaso de todos los poderes navales de estos primeros años del corriente siglo xx.

La potencialidad marítima, la capacidad naval de los países del planeta está, á mi entender, directamente unida y es derivada inmediata de otro factor fundamental que quiero bautizar con el nombre de «potencialidad industrial», hermana gemela de la potencialidad mercantil, ambas, á veces causas, á veces efectos, pero siempre estrechamente consecuentes entre sí, y que fundamentan los desarrollos marítimos del orbe entero; para ambas, y sobre todo para la primera, para la potencialidad industrial, hoy por hoy, el pan negro, el carbón, es el primero, cuando no el único alimento. De aquí se deriva directamente que aquellos países más productores ó consumidores de carbón son, con harta lógica, los países más industriales á la vez, en la aceptación general del calificativo, y como consecuencia aquellos en que las industrias navales y la expansión marítima marcan mayor desarrollo.

Más de una vez se me ha ocurrido engolfarme en un estudio detallado de estos problemas reflejos, que tan trascendental importancia tienen, á mi entender, para el orden naval de las naciones; tiempo y condiciones personales para ello me han faltado, sin duda; pero, eso no obstante, la idea me persigue como pesadilla, cada vez que me veo obligado á meditar sobre cualquier punto del problema marítimo, considerando lo curiosa é instructiva que sería una comparación prolija de las estadísticas carboníferas con las potencialidades marítimas.

La benevolencia de los lectores de LA VIDA MARÍTIMA, con ser mucha, no me autoriza á tan árida empresa, y, por lo tanto, para bien suyo y mío, me limitaré á señalar tan sólo, á la ligera, los rasgos característicos de tamaño estudio, que queda encomendado á plumas é ingenios más valiosos.

Dije en mi última Crónica que la producción carbonífera de los Estados Unidos viene preocupando hondamente al mercado europeo, y que la importación de este artículo de procedencia yankee, en los distintos países industriales de Europa, marca un paso gigantesco en el orden de las competencias, si se tienen en cuenta las distancias de los centros de producción, los fletes y las gabelas que han de acarrear tales transportes, y no obstante, importados en los países productores de carbón europeo, los carbones americanos producen negocio beneficioso, sin duda. No es este fenómeno de la importación americana consecuencia de que Eu-

ropa haya disminuido su producción propia del artículo; no, es que la demanda de pan negro para el vertiginoso movimiento industrial es cada día mayor, y las entrañas del planeta, con mostrarse propicias al saqueo del minero, no bastan á saciar las rojas fauces de los altos hornos de fundición y los hogares donde se fabrican por minuto los millones de caballos indicados, que mueven las innumerables máquinas que la humanidad necesita hoy en su neurasténico movimiento continuo.

No obstante, los medios de extracción, los gastos industriales para tal objeto en cada país, los transportes terrestres y los fletes, son quizás el motivo de las victorias en esa competencia que arruina, y, por lo tanto, justo es que su estudio sea la preocupación de las naciones; en este sentido, elocuentes son las cifras que á continuación copio, para que puedan apreciar mis lectores la distancia grande que hay entre tener minas de carbón y tener carbón.

	Kilómetros cuadrados de minas registradas.	Producción en toneladas (1900).
Estados Unidos.....	518.000	249.362.000
Rusia (europea).....	31.800	?
Inglaterra.....	30.800	225.000.000
España.....	13.200	2.500.000
Francia.....	5.400	33.270.000
Alemania.....	4.600	111.000.000
Bélgica.....	1.300	23.000.000

La primera consecuencia que arrojan estos números es la futura supremacía absoluta de los Estados Unidos. Si hoy, con los medios industriales de que disponen, producen 250.000.000 de toneladas, ¿qué no producirán dentro de poco, cuando todo ese medio millón de kilómetros cuadrados esté en explotación próspera?

En los Estados europeos, fuera de Rusia, cuyos datos de producción no he podido recopilar, la relativa comparación de las cifras indica bien distintamente la idiosincrasia industrial de cada país. España, desgraciadamente, es la nota más discordante en ese conjunto de cifras, y Francia sin duda tiene algo de nuestra enfermedad crónica en esta materia industrial extractora. Alemania y Bélgica, en cambio, superan á Inglaterra en aprovechamiento del subsuelo.

Como primeras materias para las industrias, deben considerarse los carbones bajo dos puntos de vista: el primero, para explotar aprovechadamente los productos de transformación que cabe extraer de los combustibles; y el segundo, considerando á éstos como productores de calor y, por lo tanto, de temperaturas elevadas. En este segundo aprovechamiento cabe hacer, además, la distinción del objetivo calorífero, ya sea éste para fusiones ó reacciones químicas, á fin de producir transformaciones metalúrgicas ó para desarrollo de fuerza en calderas y máquinas de todo género.

Nada nuevo relato al recordar que, de las hullas grasas sale el gas del alumbrado, los alquitranes, el cok, y de las turbas y liñitos los respectivos carbones, la parafina, el ácido acético, los acetatos del comercio, etc., etc.; y que por su combustión con el oxígeno del aire, dos condiciones deben exigírsele al combustible: ó que facilite calor con economía, ó que además pueda alcanzarse con él temperaturas muy elevadas. De aquí que, siendo tan extenso su campo de aprovechamiento, no haya carbones malos en absoluto, y todos, para su debido objetivo, encuentren aplicación.

En España no es que nos falte combustible; nuestro suelo, según la estadística, lo encierra ó debe encerrarlo en cantidades considerables; lo que hay es que no lo explotamos ó no podemos explotarlo, ni en cantidad ni con la baratura suficiente para imposibilitar la importación por una parte y facilitarlo, en condiciones de ventaja comercial, á la industria. Yacimientos carboníferos hay en Oviedo, Palencia, Córdoba, Ciudad Real, León, Sevilla, Gerona, Teruel, Barcelona, Guipúzcoa, Lérida, Baleares y otros lugares; sólo falta ponerlos en condiciones de explotación extensa y económica, de transporte barato á los puntos de consumo, pues repito que, aun cuando algunos de estos combustibles no sean de primera calidad, pueden ser utili-

al *pan negro* nacional toda la protección que merece.

Mientras nuevos inventos no vayan á revolucionar el estado de cosas, la producción de fuerza motriz en los buques tendrá por base indispensable el combustible, sea éste sólido ó líquido, y puestos en el orden de las consecuencias que se deducen de tamaño principio, fácilmente salta á la vista la importancia excepcional que adquiere tal artículo, mercantilmente considerado, y en el orden militar, el factor estratégico que para las escuadras representa.

A la mayor economía de consumo de carbón, por lo tanto, tiende la máquina marina, y he aquí el factor primordial que entra en las fórmulas del constructor naval.

Para hacer resaltar la idea, conviene recordar algu-



DESCARGANDO CARBÓN (SAN SEBASTIÁN)

zados perfecta y ventajosamente en muchos casos. Hora es ya de que nuestros Gobiernos y nuestros industriales presten atención preferente á este asunto trascendental y de capital interés para la vida interna y externa de la Patria.

En este sentido, y dándole al César lo que es del César, no me es posible trazar estos renglones sin dedicar merecidas alabanzas á los iniciadores de la Exposición Nacional de carbones minerales que tuvo lugar el verano pasado en Barcelona, bajo el patronato de la Diputación provincial, iniciativas y ensayo modesto que ensaleé á su tiempo oportuno, por estar encaminada al desarrollo beneficioso de estos importantísimos problemas patrios, pues tales concursos tienden á que industriales y productores se pongan en debida relación justa para propaganda de sus productos y común acuerdo del desarrollo de una explotación, quizá la más importante y primordial del ramo de las industrias navales, tanto más cuanto que sólo así, bajo el aguijón de los particulares intereses, le darán los gobernantes españoles

nas cifras que, en números redondos, voy á señalar.

Por término medio, cada caballo de vapor consume 800 á 1.000 gramos de carbón por hora; por lo tanto, un trasatlántico de gran tonelaje, en sus máquinas motores y en las auxiliares para los servicios indispensables á esas ciudades flotantes, gasta de 300 á 400 toneladas de combustible al día en las travesías de competencia á través del Atlántico, que representan un dispendio de 150.000 á 200.000 pesetas por viaje, según sea éste á la América del Sur ó á los Estados Unidos. En general, la milla recorrida por estos monstruos á través de las aguas es un reguero continuo de pesetas que sepultan las hélices en sus vertiginosos giros, encubriéndolas así, bajo el manto de blanca espuma que marca la estela, á los ojos del viajero despreocupado de estos problemas técnicos.

En el orden militar, el asunto carbonífero aún adquiere mayores extensiones, y el combustible, sus consumos, su embarque y sus repuestos constituirán en tiempo de guerra

la pesadilla constante de los Gobiernos, y desvelarán á los Almirantes como eterno fantasma que amenaza desbaratar todos sus planes.

La autonomía estratégica, condición preciada é indispensable de la moderna nave y de las poderosas escuadras, depende, como principal factor de la producción de fuerza motriz, almacenaje de ésta, repuesto y consumo de combustible. Excusado será insistir en analizar estos principios axiomáticos; como elemento de potencialidad marítima, la importancia del carbón es, por lo tanto, enorme, y todo lo que se relacione con su producción, su almacenaje, su embarque, sus consumos y repuestos, y la rapidez y medios para estas operaciones, es objeto hoy de incesantes estudios por parte de los Estados Mayores navales de las naciones y base primordial de las organizaciones marítimas. De aquí las estaciones carboníferas en lejanos puntos estratégicos de los confines oceánicos, con sus depósitos terrestres ó flotantes, bases de operaciones que reclaman minuciosa y grande defensa por parte de sus poseedores; de aquí el tipo de buque especial carbonero, para acompañar á las escuadras de acorazados en sus aventuradas evoluciones; de aquí los métodos prácticos con aparatos especiales para el rápido embarque en forma de elevadores, cuando están instalados en tierra y de otros varios géneros cuando están montados á bordo; de aquí los estudios prolijos para carbonear en alta mar, ganando preciadas horas y evitando perturbaciones en las derrotas estratégicas; de aquí, en fin, el estímulo que alimentan los Gobiernos en las tripulaciones de sus buques, dando premios á las que en menos horas consiguen con esfuerzos titánicos embarcar más número de toneladas en carboneras, operación que en las modernas Marinas ha empezado casi á tomar naturaleza de *sport*, á pesar del poco atractivo que ofrece el polvo de carbón para los que la practican. En este sentido, el *record* de rapidez alcanza ya para los acorazados la cifra de 300 toneladas horarias, es decir, que el repuesto de combustible para uno de estos reclama cinco horas de trabajo por lo menos. Inherentes á estos rasgos principales del problema, vienen luego los de secundario detalle: la fabricación de briquetas para mejor estiva y capacidad en carboneras, la instalación cómoda de éstas para mejor uso y relleno, el empleo de combustible líquido, etc., etc., todas ramificaciones de un objetivo común, la fabricación de energía pronta y cómoda para los movimientos constantes que reclama la estrategia. El abandono de todas estas organizaciones básicas en un poder naval acarrea ineludibles desastres, y tenemos los españoles tan reciente y triste experiencia de ellos, que sólo esta alusión ligera me permito argüir como fundamento de mis raciocinios.

En otro orden de ideas, y á fin de que mis lectores no se llamen á engaño, voy á hacerles una advertencia sincera: no se fíen *jamás* en sus lecturas marítimas de las cifras pomposas que encuentren estampadas en Revistas y Anuarios respecto á los radios de acción de las unidades de combate. Nunca con mejor fundamento pudo aplicarse el refrán de que *del dicho al hecho hay gran trecho*. El radio de acción, que en otras palabras puede definirse como el mayor número de millas que teóricamente le es dable navegar á un buque, consumiendo todo el repuesto de combustible que le permiten sus depósitos de carbón, es quizá la ilusión mayor que han inventado los reclamos industriales y políticos para engaño de incautos que sobre ellos fundamentan cálculos, que luego mil factores prácticos é ineludibles desbaratan en absoluto. Basta recordar aquellos portentosos cruceros ingleses, el *Powerfull* y el

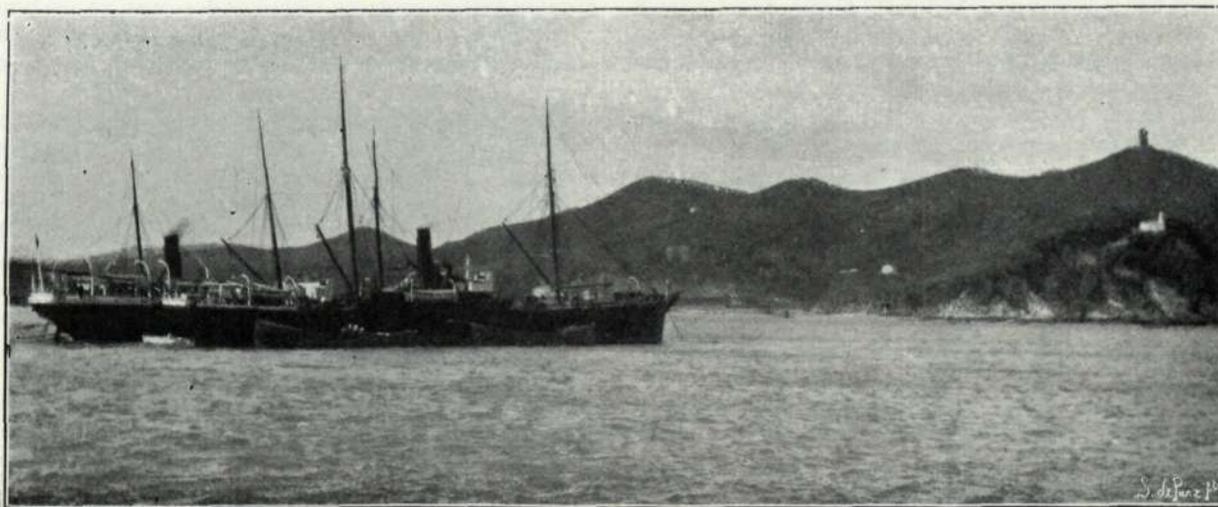
*Terrible*, á quienes, según cálculos, debía serles posible dar la vuelta al mundo sin tocar en puerto alguno, y que sólo consiguieron llegar á la cuarta parte de su decantada autonomía carbonífera cuando se les exigió tamaña demostración práctica.

Y no es tan sólo que los consumos de las máquinas motoras en un buque de guerra resulten siempre, por mil causas, pesadas de enumerar aquí, muy superiores á los calculados y demostrados en las severas pruebas de admisión del buque, sino que, además, la teórica suposición de que el buque no consuma su carbón más que en la propulsión estricta del casco, es una utopía completa. La vida interna de la nave, con sus máquinas auxiliares, de alumbrado, destilación de agua, bombas, ventiladores, movimientos de artillería, proyectiles y gobierno, etc., etc., reclama preciada é indispensable participación del pan negro almacenado, y se lleva del total un buen bocado, tanto más cuanto que son servicios de índole tan importante en el orden militar, que no cabe tenerlos descuidados en momento alguno, y así en tiempos de guerra, ó para suponer la eficacia autonómica de un buque en tales circunstancias, fuerza es rebajar, cuando menos, en un 30 por 100 las cifras oficiales que se les asigna en millas recorribles como radio de acción á todos los de guerra.

Es el estudio del carbón uno de los principales puntos que ha de tener en cuenta un país en sus planes navales orgánicos, y á darle base para tales meditaciones á la opinión pública española tiende mi crónica de hoy, que no quiero terminar sin poner de mi parte algo que suavice los áridos rasgos y escuetas aristas técnicas con que es fuerza presentar la pintura, y como punto final á tan negro asunto, transcribo el siguiente cuento que he leído no sé dónde cuya paternidad no asumo, y cuya moraleja política cada cual sacará á su antojo.

Cuentan las modernas leyendas que, en no sé qué país lejano, vivía feliz y ajeno á la ingerencia civilizadora europea, tranquila tribu salvaje regida por perspicaz monarca que, á no dudar, en sus ratos de recogimiento y comunicación con los Dioses, recibía inspiraciones sapientísimas; y sucedió que un día, nefasto para los anales de la historia del citado reino, arribaron á sus costas unos europeos, no sé si misioneros ó comerciantes, sabios ó guerreros, que á descubrir y civilizar nuevas tierras encaminaban sus pasos. Alborotóse el pueblo, hízolos prisioneros, y acaso la ley de Lynch, innata allí entre salvajes como entre los civilizados ciudadanos del Uncle Sam, hubiera sido el postrer goce de aquellas aventuras, si el Monarca, iluminado por luz divina, no hubiese puesto su veto. Quiso oírlos antes de ejecutarlos, y así fué: el jefe de los intrusos, con provechosa elocuencia, disertó largamente sobre la civilización europea, sus ventajas, sus poderes y las excelsitudes que acarrearía para la tribu el estar bien con Europa, y los inconvenientes que traería el rompimiento de hostilidades, que fuerza era se iniciase con la muerte de los que presentes estaban; disertó tan magistralmente el orador, y tal pintura exacta hizo de lo que se pedía y de lo que se ofrecía, que el sabio monarca, tras larga meditación, llamó á su primer ministro é hizo que por su conducto se le ofreciera á aquel enviado europeo una transacción bajo una sola base, la mayor y más preciada prenda que podía ofrecer á la civilización y al provecho de la nación á que pertenecían los cautivos: *permitir que en sus dominios se estableciese una estación carbonífera*.

MARIO RUBIO MUÑOZ.



DESCARGANDO CARBÓN (SAN SEBASTIÁN)

## El problema de la Marina mercante

### I



Considerar que en la superficie del globo la relación que hay entre la parte orográfica y la hidrográfica es como 1,36 á 3,75, se comprende la necesidad de la Marina en la vida de la humanidad. Aun admitiendo que no existirían islas y todas las tierras formarían un sólo macizo, de manera que se pudiera comunicar de una parte á otra de este hipotético continente por medio de ferrocarriles, aun así, la Marina sería una necesidad, pues hasta el presente el rápido transporte terrestre de grandes pesos y volúmenes no puede competir económicamente con el rápido transporte marítimo. Y esto es fácil de comprender considerando que el material fijo que tanto cuesta en las vías terrestres efecto de los desmontes, terraplenes, viaductos, túneles, rails, traviesas, etc., en el mar no existe, la vía es gratis, no habiendo más obras fijas que la construcción de los puertos para efectuar, con economía de tiempo, las operaciones comerciales, gasto que también tienen los transportes terrestres con sus estaciones dotadas de grandes muelles, potentes grúas y vastos almacenes.

Con la estructura actual de la superficie de nuestro planeta en continentes aislados y tan grande número de archipiélagos é islas, no cabe duda que para la comunicación económica de los pueblos el instrumento de transporte marítimo es imprescindible.

La civilización ha creado unas necesidades, numerosas por cierto, por las cuales unos pueblos necesitan de los otros. Antiguamente, cuando no existía el vapor, ni había carreteras, ó las había en corto número, los pueblos vivían con sus recursos propios. El pueblo que cosechaba trigo comía pan, mientras el que carecía de él comía otro producto agrícola que quizá no tuviera el primero. Y lo mismo que con la alimentación pasaba con la indumentaria, cada pueblo vestía á su manera; los unos se cubrían con

pieles que la naturaleza les proporcionaba con animales propios del clima frío; otros pueblos no tenían pieles ni las necesitaban, bastándoles cubrirse con esterillas y plumas; Pero hoy se adornan con pieles las señoras de todos los países y se emplean igualmente para usos domésticos; el sombrero y el frac se visten desde el Polo al Ecuador, y los figurines de la última moda imponen su tiránica ley lo mismo al español que al noruego y al japonés, y que á los habitantes de la Colonia de Punta Arenas en la inhospitalaria Patagonia.

Antes, los pueblos separados solamente por un río, se consideraban enemigos, ó al menos extraños, comunicándose muy poco entre sí. Hoy, toda la humanidad forma casi una sola familia, y la formaría completa, si no fuera por la diferencia de idiomas, pues las comunicaciones son fáciles y continuas, habiendo dominado la inteligencia humana todas las contrariedades; así es, que con velocidad vertiginosa de 23 millas por hora grandiosos palacios flotantes atraviesan el Océano sobre profundidades terrestres de muchos kilómetros, el tren atraviesa los Alpes por túneles de gran longitud y cruza los hielos del Canadá y la Siberia, y el alambre telegráfico cubre con espesa red toda la superficie del globo á través de los más profundos mares y de las más altas cordilleras.

Comercio marítimo siempre existió; pero de una manera muy distinta de ahora. Sin engolfarme en disquisiciones históricas de los tiempos antiguos, sólo recordaré lo que era la navegación mercante cuando yo empecé á navegar. Entonces los trasatlánticos de vapor eran pocos, la casi totalidad de navegación de altura tenía lugar con veleros; era la época de los famosos clippers del té, que gracias á los trabajos científicos del gran Mauri, inauguraron la era de la economía del tiempo en la navegación. Pero los clippers eran también la excepción, y la mayor parte de los veleros navegaban á la buena de Dios, como se dice vulgarmente; el tiempo no era factor importante en la especulación comercial, pues ningún cablegrama perturbaba el cálculo, resultando con fre-

cuencia que el último que llegaba era el que mejor vendía. Los buques eran de poca capacidad, y la mayoría de ellos, como por ejemplo los de la costa Levante de España, eran verdaderas factorías comerciales, vendiendo el cargamento al detall en muchos puertos y teniendo el Capitán amplios poderes de los cargadores para comprar y vender, y dirigirse á los mercados de que tenía noticias más favorables. Era un sistema patriarcal.

El alambre eléctrico mató al calmoso velero. El comerciante, enterado en cualquier momento del estado económico de todos los mercados, necesita enviar y recibir por mar los géneros con tanta prontitud y en plazo tan conocido, como lo hace mediante los ferrocarriles. Los sabios y los artistas, estimulados por el comercio, aguzan el ingenio, y tanto las ciencias como las artes nos sorprenden cada día, desde hace treinta años, con nuevos adelantos; pero de una manera tan

siempre esté en carga, en viaje ó en descarga, ya que la manutención de los barcos es tan cara; y eso, sólo puede conseguirlo ofreciendo un flete más bajo que los otros barcos dispuestos á hacerle competencia.

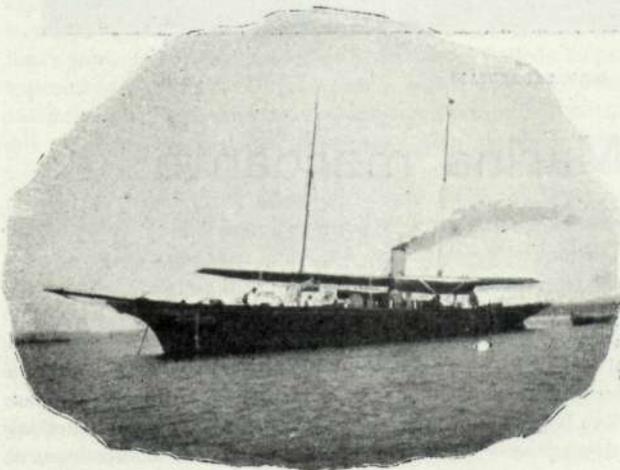
Estos hechos han producido maravillas dignas del más entusiasta aplauso, y otras que sólo merecen la más acerba censura. Entre las primeras se cuentan los curiosos tipos *spardeck*, *turret-deck*, *whale-back*, etc., máquinas económicas, con aparatos hidráulicos y eléctricos para todas las faenas marineras y de carga, y entre las segundas gran número de barcos de construcción económica, *cajones de bon-marché*, llamados *cargo-boats*, que son una amenaza continua de muerte para sus desventuradas tripulaciones.

Pero el negocio no tiene entrañas. Además, el naviero, si es poco escrupuloso, dirá que la culpa no es suya, ya que las Compañías de seguros le aseguran el buque viejo ó malo, y la verdad es que hoy las Compañías de seguros, por competencia unas con otras lo aseguran todo, siendo á veces una burla sangrienta de la humanidad el reconocimiento técnico reglamentario. Y conste que al decir esto, con la mayor amargura, hablo en tésis general.

He aquí por qué en el Congreso marítimo dije que la política de seguros causaba indirectamente tantas víctimas quizá, como los temporales, y víctimas que en la mayoría de los casos son impotentes para salvar las Sociedades de salvamento de naufragos.

La marina moderna es la de las grandes capacidades, y no digo de las grandes velocidades, pues estas resultan muy caras y sólo pueden costearlas los llamados *galgos* del Océano, dedicados al exclusivo negocio del pasaje r. co. Los fletes no pueden costear el consumo de 500 toneladas diarias de carbón, mas el aceite y el numeroso personal de las poderosas máquinas del *Deutschland*, por ejemplo. Pero no sabemos la última palabra que nos dirá la electricidad; entre tanto, son numerosas las pruebas para sustituir el carbón por el petróleo.

Una nación con extensas costas no puede vivir independiente sin tener una Marina mercante nacional, puesto que todos los países del globo necesitan importar y exportar. Vivir encerrado dentro de las fronteras políticas no es posible ya. No basta que el suelo produzca el pan necesario para todos los habitantes, y que la industria satisfaga las otras necesidades apremiantes. El hombre apetece comer los frutos que no se cosechan en su tierra, y necesita adquirir objetos de utilidad ó de lujo, también de fabricación extranjera, y para esto es preciso dinero, instrumento intermedio del cambio comercial, que sólo puede adquirir produciendo más de lo que necesita para exportar el exceso. E



YACHT «MATILDE Y MARÍA»

rápida, atropellándose tanto los inventos unos á otros, si vale la frase, que algunas veces ha resultado que al caer un buque al agua por primera vez, ya se ha considerado viejo ó *declassé*, pues mientras estuvo en grada, un invento nuevo aportó ventajas económicas no conocidas hasta entonces.

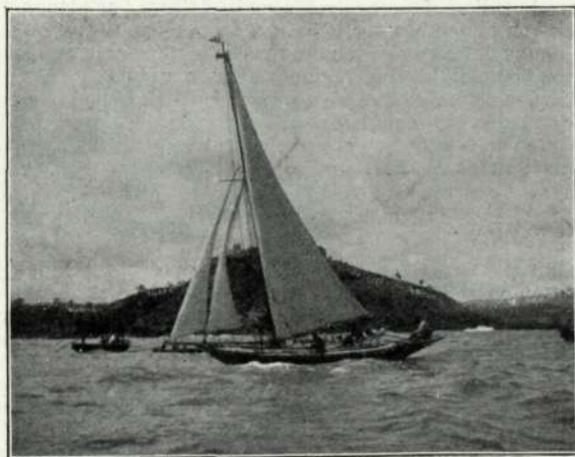
La lucha es terrible y verdaderamente científica.

El problema estriba en transportar la tonelada de peso con más economía por milla recorrida. A las máquinas voluminosas antiguas substituyeron las *compound*, á éstas las de triple expansión, y por fin las de cuádruple, con presiones de 18 kilos por centímetro cuadrado, gastando solo poco más de medio kilogramo de combustible por caballo y hora. El acero en plancha y en barra y las maravillosas máquinas de taladrar y construir remaches, y los altos hornos y colosales martinets, que permiten la fundición de ejes, codastes y otras grandes piezas, cuyo peso supera al de algunos trasatlánticos de la antigua Marina vélica, permiten construir buques de más de 20.000 toneladas, con máquinas de 30.000 caballos; verdaderas joyas matemáticas por su ingenio, solidez y su lujo.

No siendo el gasto de los buques proporcional á la capacidad, se ha establecido la competencia en este sentido, puesto que el buque de más tonelaje puede transportar con más economía, y como la moderna Marina de grandes barcos de vapor no puede tener el régimen económico de los antiguos veleros, tal como he dicho antes, sino que vive de los fletes, se comprende fácilmente que todo el interés del naviero está en que el buque no esté nunca parado, que



«SIDORA»



«MARIS-STELLA»

interés de una nación está en que el valor de su exportación supere ó al menos iguale el valor de su importación. Cuando el comercio internacional es importante, se necesita un crecido tonelaje para el transporte marítimo, de manera que el valor de los fletes represente una cantidad importante, pues si se hace el transporte con bandera nacional, dicha cantidad, si no toda, al menos la de los fletes de exportación, aumenta la riqueza nacional, y si se efectúa el transporte bajo pabellón extranjero, todo el flete es cantidad que se resta á la riqueza nacional. Además, hay que tener en cuenta la riqueza material que representa la flota mercante, su habilitación y los salarios de las tripulaciones. Y no digo nada ahora del valor moral que para una nación significa su Marina mercante, porque este punto lo trataré detenidamente más adelante.

La riqueza que representa la Marina mercante es tan grande, que basta como muestra fijarnos en los siguientes números que tomo del *Diario de la Marina*, respecto de la explotación del bacalao. El valor de este pescado que por término medio importamos en España todos los años, es de 25.200.000 pesetas; el flete del transporte de los 42 millones de kilogramos de bacalao es de 2.100.000 pesetas, y los salarios y manutención de los 14.000 tripulantes de los 700 buques que son necesarios para coger aquella cantidad de pescado, pueden considerarse de 16 millones de pesetas, suponiendo los buques armados solamente ocho meses.

El movimiento de capitales que significa la Marina mercante es increíble por lo grande; todas las fuerzas económicas del país están interesadas en la Marina, la Agricultura, la Minería, todas las industrias y hasta la misma cultura de los habitantes. El buque mercante dignifica la patria, es un trozo de la misma que aumenta la riqueza nacional y honra la bandera en los mares y costas lejanas. Por eso todos los gobiernos juiciosos procuran favorecer el desarrollo de la Marina mercante nacional, por ejemplo, con la prohibición completa del pabellón extranjero en los puertos nacionales, sistema exagerado que usaron en la Edad Media varias naciones, entre ellas Aragón, primero, y después Inglaterra por disposición del célebre Cromwell; en los tiempos modernos, no siendo posible aquel cerrado régimen proteccionista, se favorece el pabellón nacional por medio de tratados de comercio entre las naciones; también por el sistema de recargos á los terceros pabellones, y por fin con la bonificación de primas á la construcción naval, á la navegación y á la exportación ó importación de especiales mercancías, como

hace por ejemplo Italia, que concede una prima á la importación del carbón con bandera nacional.

Las Marinas mercantes de las diferentes naciones no están, sin embargo, en iguales condiciones para poder vivir libremente. Unas, como la inglesa, tiene más barata la construcción naval y más económico el carbón, que de la mina va directamente á las carboneras del buque, cuenta siempre con flete de salida mediante sus carbones, hierros y manufacturas, y además no le falta nunca flete de retorno por las muchas necesidades nacionales, á causa de la pobreza agrícola de su suelo. Otras naciones, como Francia é Italia, tienen poca exportación nacional, necesitando sus buques ir á llenar las bodegas en el extranjero. España tiene motivo para mantener un gran tonelaje de exportación con los minerales, la sal y sus ricos productos agrícolas; y aunque son menores las necesidades de la importación, si bien el algodón representa un tonelaje crecido, es de desear que aumenten y de esperar que pronto sea importación propia de nuestro pabellón el bacalao, y que la importación del carbón inglés cese y se convierta en exportación del carbón nacional. Excusado parece insistir sobre la diferencia de los gastos propios de los buques en las distintas Marinas, causa de que en algunas los pobres marineros llevan una vida miserable, y que en otras el trato sea más confortable, ó mejor dicho, más humano. El siguiente cuadro sintetiza lo anteriormente dicho.

## BUQUES DE VAPOR

Americano, 2.557 toneladas.—Hombres de tripulación, 32.—Salarios al año en francos, 83.100.

Inglés, 2.601 toneladas.—Hombres de tripulación, 28.—Salarios al año en francos, 51.099.

Alemán, 2.477 toneladas.—Hombres de tripulación, 29.—Salarios al año en francos, 39.779.

Noruego, 2.994 toneladas.—Hombres de tripulación, 25.—Salarios al año en francos, 30.643.

La diferencia es muy grande entre el noruego y el americano, y así se comprende que éste necesite crecida prima para vivir, y en cambio el noruego de madera, importador de bacalao, sin subvención lo vemos en todos los puertos, aprovechando de retorno los más despreciados fletes.

Siendo ya largo este escrito, continuaré tan importante tema en otro número, contando con la benevolencia de los lectores de esta publicación marítima.

JOSÉ RICART Y GIRALT.



## YATES ESPAÑOLES

## Yacht «Matilde y María».

Construido en 1889 en los talleres del Sr. D. Eduardo L. Dóriga, de Santander. Los planos son del célebre Arquitecto escocés Mr. G. Watsson, y ha sido tal vez el primer yacht de vapor construido en España. Propietario D. Antonio L. Dóriga. Su casco, de acero, tiene las dimensiones siguientes: eslora, 24,40 metros; manga, 4,30 metros; puntal, 2,60; calado, 2,00. Máquina compound de 100 caballos de fuerza, que imprimió al buque una marcha de diez millas por hora. Desplazamiento, 70 toneladas. Todo el decorado de su cámara fué hecho por artistas españoles.

Navegó por el Cantábrico hasta 1891, que pasó á pabellón francés, tomando el nombre de *Aïda*.

\* \* \*

El Club de Regatas de Santander es el que mayor núme-



«CARITA»

ro de yates tiene inscritos, tomando parte en cuantas regatas se celebran en el litoral Cantábrico, y distinguiéndose por las grandes victorias que alcanzan en su lucha con otros, nacionales y extranjeros.

He aquí algunos datos sobre varios de estos yates.

«**Sidora**».—Diez toneladas.

Su propietario D. Angel J. Pérez. Adquirido en Francia donde se distinguió con el nombre de *Luciole II*. Pertenece á la serie de diez toneladas, y con las reformas hechas en sus alojamientos, resulta una cómoda embarcación para paseos y excursiones, sin perjuicio de tomar parte en las regatas, donde gana bastantes premios por sus excelentes condiciones de marcha, principalmente con vientos bonancibles.

«**Maris-Stella**».—Cinco toneladas.

Pertenece á los Sres. Bustamante y Trapaga. Construido en Francia con el nombre de *Dalmd*, fué adquirido en 1895, y desde entonces ha ganado siempre premios en todas las regatas á que ha asistido. Ha demostrado muy excelentes condiciones de mar en los malos tiempos que ha experimentado en sus numerosas excursiones por la costa del Cantábrico.

«**Carita**».—Cinco toneladas.

Este precioso yate, adquirido en 1900 por el Sr. Martínez



«LIN»

Rivas, de Bilbao, fué construido en Inglaterra por planos de Sibick con el nombre de *Aline*.

A causa del escaso velámen que tiene con relación á los vientos bonancibles que suelen reinar generalmente en el Cantábrico durante el verano, no ha podido este yate desarrollar todas sus condiciones de velocidad, á pesar de lo cual ganó en Santander el premio de honor en las regatas internacionales de 1900.

«**Lin**».—Tres toneladas.

Este rápido yate fué construido por el célebre Sibick y adquirido en 1897 por el Sr. D. Manuel Corral, de Santander. Ha ganado muchos primeros premios, y al fin obtuvo, en 1900, «La Copuca» después de reñida lucha durante cuatro años, ganando tres pruebas anuales.

Recientemente cambió su aparejo de guayro por el de balandro, y seguramente es uno de los yates que más ha navegado bajo la dirección de su entusiasta propietario.

«**Esperanza**».—Quince toneladas.

Yate de maquinaria auxiliar, construido en Bilbao por planos y bajo la dirección de Mr. Brown, entusiasta *yachtman*.



«ESPERANZA»

El *Esperanza* tiene espacioso alojamiento que permite á su propietario hacer excursiones por la costa, que constantemente recorre durante el verano.

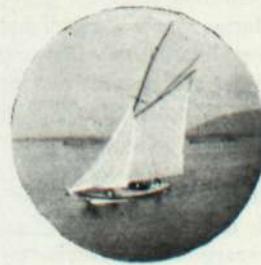
Su inteligente armador, Mr. Brown, ha construido también bajo su dirección otro yate de regata, que hoy se llama *Pilar*, de la matrícula de Santander.

«**Mosquito**».—Tres toneladas.

Construido en Inglaterra por Camper et Nicholson, con el nombre de *Thinsah*; fué adquirido en 1895 por D. Victoria-no L. Dóriga, de Santander.

Reformado su aparejo con arreglo á los cálculos de su propietario, ganó el premio de honor en Santander en 1895, 1896 y 1897, tomando, además, parte en las regatas del litoral Cantábrico, hasta que en 1901 pasó á ser propiedad de don Luis de Arana, de Bilbao. Durante los cinco años que ha regateado ganó 15 premios.

En la actualidad se llama *Koram*, y en 1901 ganó á su propietario, Sr. Arana, cinco premios en Santander, San Sebastián, Bilbao y Bayona.



«MOSQUITO»

V. L. D.



## SECCIÓN DE LA LIGA MARÍTIMA

### Contestaciones y noticias



REGUNTA *El Imparcial* lo que ha hecho el Presidente de la Liga Marítima de positivo, de práctico y de hondo para la reorganización y el poderío de nuestra Armada, que estima como una de las primeras necesidades nacionales.

Los trabajos realizados con ese objeto por la Junta Central de la Liga son tan notorios, como las afirmaciones y proposiciones personales de su Presidente,

lo mismo en el Congreso Marítimo, que en el de Diputados y en los documentos por él suscriptos.

Sería prolijo enumerar aquí cuanto la Liga ha estudiado, propuesto y gestionado, para contribuir eficazmente á la reconstitución del poder naval en todas sus manifestaciones.

En los numerosos impresos por la Liga circulados, constan las gestiones realizadas para el fomento de la vida marítima civil y militar del país y su reorganización, algunas con proyectos detallados, como el de la Dirección de Navegación, Pesca é Industrias Marítimas, aceptado en principio por el Gobierno y en vías de realización inmediata, de la que depende la unión orgánica entre todos los elementos marítimos del país; otras con proyectos sintéticos, como el referente á la organización del poder naval militar, que encierra un plan completo de reconstitución marítima, simplificando y perfeccionando el sistema administrativo y creando fuerzas navales, sobre base segura, con programa estable de política marítima gubernamental y con garantías de buena ejecución técnica, no desoidas tampoco por el Gobierno, según prueban recientes disposiciones soberanas; muchas con peticiones circunscriptas á hechos determinados y provechosos para la Marina mercante, la pesca y sus industrias, como, por ejemplo, la supresión del impuesto de derechos reales á los abanderamientos, en gran parte conseguida; la facilidad de los abanderamientos provisionales y los embarcos de buques; la mejora de sus dotaciones, también alcanzada; la creación de las pesquerías de altura y de las escuelas de pesca litorales; la institución del Yachting nacional, ya en vías de hecho; el concurso para un Código Marítimo que ha dado por resultado la presentación de varios proyectos, y otras referentes á justas aspiraciones de navieros, armadores, constructores, Capitanes, maquinistas, marineros, pescadores, etc., en defensa de los intereses generales de la Marina y del país, y en demanda del bienestar de las clases navales, gestiones todas ellas inspiradas en los acuerdos del Congreso Marítimo.

Si á eso se agregan los incansables trabajos de propaganda y cultura marítimas practicados por cuantos medios ha tenido á su alcance para influir en la opinión pública, lo mismo que en los gobernantes, se comprende fácilmente que la Liga y su Presidente han hecho mucho en un año, de positivo, de práctico y de hondo por el fomento y el auge de la España marítima.

Al mismo tiempo es fuerza reconocer también que si el éxito alcanzado no ha sido mayor, culpa es de haber tropezado muchas veces con la realidad, de que muy acertadamente habla *El Imparcial*.

Pero esa realidad de obstáculos y resistencias es cuestión de tiempo y constancia vencerla, porque al fin y al cabo la razón y el patriotismo tienen que imponerse al extravío y á la indiferencia, é inoculada en la vida nacional la savia nueva y vigorosa que del mar emana, segura será la reconstitución marítima que todos anhelamos.

\*\*

El distinguido crítico militar de *El Liberal*, Sr. Alas, se ha ocupado, desde las columnas del popular periódico, de la publicación de esta Revista, en términos para nosotros muy favorables, que le agradecemos.

El ofrecimiento de seguir ocupándose de la labor del órgano de propaganda de la Liga, nos es muy grato, así como el buen deseo que manifiesta para que la presida todo el acierto que requiere el buen desempeño de su cometido.

La Liga Marítima y la Revista que utiliza como órgano de propaganda, necesitan del concurso del público para que su labor sea fecunda, y ese concurso pueden prestárselo poderoso y eficaz los escritores de nota que, como el señor Alas, colaboran en los periódicos de gran circulación, mediante su aplauso, su consejo, ó su controversia.

Nos invita el genial escritor á plantear el problema del poder naval de España, sobre la base de orientación y definición de la política internacional, único cimiento sobre el que, dice, cabe construir convicciones propias de poder naval, influyentes sobre las del vulgo.

A tan atenta invitación correspondemos, invitando á nuestra vez al Sr. Alas para que honre las columnas de esta Revista, dando á conocer en ellas sus ideas sobre tan importante problema nacional.

Al mismo tiempo hacemos constar que la Junta Central de la Liga ha provocado una información sobre el desarrollo de los acuerdos del Congreso Marítimo, referentes al poder naval militar, necesario para que España cuente con medios para *existir íntegra* y respetada, como Nación independiente, y fijar la orientación de su política marítima internacional; pues urge, en primer término, á nuestro juicio, resolver sin demora alguna el dilema de *to be or not to be*, sobre base económica y militar, con arreglo á los recursos de que el Estado pueda y deba disponer, y con nuevos procedimientos administrativos y orgánicos de la institución naval, garantía de la Nación en el mar.

\*\*

Con fecha 25 del corriente mes, la Secretaría de la Liga ha publicado una circular, cuyo objeto es facilitar á la Junta Central la pronta terminación de los estudios é informes que verifica para el desarrollo y cumplimiento de los once primeros acuerdos del Congreso Marítimo, referentes al régimen protector más adecuado para el fomento de la Marina

mercante, de las construcciones navales y del tráfico marítimo en general, cuyo establecimiento es cada día más urgente para que la Marina mercante española y sus industrias puedan resistir la crisis que las amenaza, haciendo peligrar su existencia.

De esperar es que el activo concurso de los interesados y competentes en la cuestión, facilitarán la eficaz intervención de la Liga en ella, para que sea resuelta satisfactoriamente.

\*  
\*\*

Copiamos de *La Información*, de Málaga:

«VISITA Á LA COMANDANCIA DE MARINA.—Una comisión de esta Junta local de la Liga Marítima Española, compuesta de los Sres. D. José Naguel, D. Vicente Vaquera, D. José Ortiz Quiñones y D. Juan Cebreros, concurrió ayer á la

En San Luis de la Paz (México), en San José (Costa Rica), en Iquique (Chile), trabajan para constituir secciones y juntas de la Liga, y aumentar el número de sus asociados allende el Atlántico, que ya contribuyen con su óbolo á la obra común.

En el Uruguay, en la Argentina y en la Isla de Cuba, se hacen gestiones con análogo fin.

\*  
\*\*

#### Liga Marítima francesa.

*Distribución de premios.*—La Liga Marítima francesa acaba de proceder á la distribución de los premios de su segundo Concurso.

La reunión en que ha tenido lugar fué presidida por M. Astier, Diputado, que abrió la sesión exponiendo el objeto de la Liga, sus trabajos y los resultados obtenidos.



DÁRSENA DE SAN SEBASTIÁN

Comandancia de Marina para saludar al nuevo Comandante, Capitán de navío D. Federico Pintó, y recabar su adhesión, interesando de su autoridad y influencia oficiales, apoyo y cooperación en pro de los levantados ideales patrocinados por aquel naciente organismo, cuya implantación y arraigo en nuestro país, al tratar de robustecer el concepto genuino y más amplio del *sea power*, tanto ha de contribuir al engrandecimiento y respetabilidad de la Patria.»

\*  
\*\*

Los españoles residentes en las Repúblicas americanas continúan dando fehacientes muestras de su amor al engrandecimiento de la Patria española.

La semilla de la Liga Marítima ha fructificado entre ellos con la misma ó mayor rapidez que si residieran en España.

Seguidamente dió la palabra á M. Gabriel Ferme, que, en una conferencia muy documentada, disertó á cerca de las grandes obras marítimas y del puerto del Havre.

Después de la conferencia se procedió á la distribución de los premios.

El primero, consagrado á la cuestión militar, y consistente en una medalla y 500 francos, fué concedido al Teniente de navío Verdier.

El segundo, consistente en una medalla de plata, al Teniente de navío Bryliuski. Menciones honoríficas se otorgaron á los notables trabajos presentados en esta sección por los Tenientes de navío Seynet y Souyon y el Capitán de fragata Itier.

En la sección de la Marina mercante, se concedió el primer premio al Teniente de navío retirado, Gouin, y el segundo á un abogado de Marsella, M. Laviron.

# LA ESCUELA NAVAL



En la bahía de Ferrol, capital de nuestro principal departamento marítimo y centro de nuestra apremiante reorganización marítima, está fondeada durante los meses de primavera y verano nuestra modesta Escuela Naval. Desecho ó residuo de antiguo poderío, es este buque la antigua fragata *Princesa de Asturias*, bien conservada todavía en fuerza de carenas y pinturas, sím-

bolo exacto de la penuria naval de nuestro Estado y del esfuerzo honrado de sus servidores en realizar fines elevados y difíciles con modestia insuperable de medios y recursos.

Puede decirse de la Escuela de nuestros futuros oficiales, lo que es frecuente manifestar á la vista de aquellas personas á quienes el vigor del espíritu y los bríos de la voluntad, dominando la flaqueza de los años, otorgan aires de remozamiento y juventud. «Lleva bien sus años y tiene larga vida todavía», es la frase de todos al contemplar afectuosos el noble buque donde el espíritu se nutrió de las primeras doctrinas profesionales y el corazón se templó con las primeras enseñanzas morales de disciplina y patriotismo. Pasan los días y los años por nuestras cabezas, dejando, como siempre, sembrado el camino de desesperanzas y ennegreciéndose por razones de época y de suerte los horizontes del porvenir; pero á la postre, como no es el propio adelantamiento lo que importa, sino la persistencia de la Marina como órgano y medio de futuros engrandecimientos nacionales, la vista del viejo buque, fuerte y bien vestido, limpio y decoroso por fuera y por dentro, ahuyenta ó distrae las tribulaciones del momento, porque mientras exista, hay Marina que estudia y juventud que llega á tomar plaza y pedir lucha en los azares navales de la existencia nacional. Alegra, sí, alegra y recrea el ánimo la contemplación de la vieja y robusta fragata, porque mientras flote como centro de estudio, es porque llega hasta ella la palpitación de fuera, la palpitación nacional, á continuar y reverdecer el árbol añoso de la institución marítima, cuyas raíces deben penetrar en los senos más hondos de la tierra patria para recoger sus mejores jugos, los jugos del trabajo y de la ciencia, y con ellos, al crecer y vigorizarse y rejuvenecerse, desafiar las conmociones sociales de dentro, que no pueden cuajar en terreno recogido y apelmazado por las fuerzas de cohesión de la nacionalidad y las tormentas políticas de fuera. Sin Escuela Naval, sin estudio naval, sin cimiento naval, los terrenos patrios son arenas que las olas y vientos del mar golpean y aventan.

Estamos en plena fiebre de reorganización, y los ilusos soñadores que creen que brota la vida de sus altisonantes jerigonzas traducidas en reglamentos y cláusulas escritas, que son á la esencia marítima lo que el cantar del ciego á la inspiración del poeta, han respetado, y llevan, por fortuna, camino de respetar la existencia de la Escuela Naval y su organización actual.

Gentes pesimistas que en nada creen porque tienen desmayada la voluntad y yerto el espíritu por falta de ideales, no conceden importancia alguna á la vida de estos establecimientos militares de enseñanza, que son el cimiento moral de las corporaciones y el foco de donde irradia la luz del trabajo, la luz de los libros y de las ideas que, reflejadas y difundidas por el mejor reflector, el reflector juvenil de carne y entusiasmo, el alumno, el guardia marina, contribuyen á

formar esa atmósfera pura de luz difusa y brillante, que envolviendo á los institutos armados, les orienta en los esfuerzos de su adelanto y perfección cooperando al progreso de la Patria.

Se pide por todas partes instrucción y enseñanza; se dice



FRAGATA «PRINCESA DE ASTURIAS»

en todos los tonos, con el lenguaje científico y con los acentos de la convicción no adoctrinada, que el atraso intelectual de nuestro pueblo, la pobreza de su mentalidad rutinaria, fetichista y medio-eval es el abismo más grande de todos los que la nacionalidad tiene que salvar con paso rápido para que lata su espíritu con el compás vigoroso y arrollador de la civilización europea. Este grito «instrucción», brota de las mismas entrañas laceradas de la Patria y es uno de los faros de primera magnitud que marcan nuestra derrota para no sucumbir en peñas y bajíos en la noche atemporalada y tenebrosa de la ignorancia. Recoger del pasado el aliento fervoroso de la raza; libertar, emancipar su fuerza de direcciones é ideales que ya pasaron, para aplicar su energía á las nuevas orientaciones de la vida, es la necesidad apremiante y reconocida de la colectividad nacional. Y cuando esto suena por todas partes con grito de nueva ciudadanía, de nuevos métodos de formar hombres luchadores y más perfectos ciudadanos españoles, la ceguera intelectual de nuevo género de réprobos pide el cierre de escuelas militares, ignorando que al pedirlo solicitan, no sólo la retención de la onda fresca y juvenil que lleva en potencia el porvenir de la Patria, sino la mutilación intelectual de las Corporaciones, que es de todas las mutilaciones la más sensible y la más perversa.

Todas las enseñanzas son nobles y hermosas, pero ninguna es comparable en nobleza y hermosura á la enseñanza naval: mezcla de rigor, austeridad y ciencia, si se la cuida, si se la mima, si se la alienta, producirá á la larga sus naturales frutos: la gloria de la Patria en su espíritu y en su fuerza, en su generosidad y en su nobleza. Si no se la comprende, si se ignoran ó desdeñan ó se maltratan sus aspiraciones, es lo mismo que lanzar sombras y pintar de negro el lejano fondo del porvenir.

Afortunadamente la tendencia suicida no prevalecerá, y la Escuela Naval es respetada en su existencia y debe ser respetada en su organización, que por razones de adaptación al medio y educación marinera, no puede parecerse á la de otros centros de enseñanza. Daré de ello brevísimo resumen.

La extensión de su enseñanza científica, está comprendida en el siguiente cuadro de asignaturas, dividido en tres cursos anuales: Álgebra superior.—Trigonometría rectilínea y esférica.—Geometría descriptiva.—Geometría analítica.—Física.—Cálculo.—Mecánica.—Electricidad.—Química.—Astronomía.—Teoría del buque.—Máquinas de vapor.—Artillería.—Navegación.—Maniobras.—Inglés.—Ordenanzas.—Construcción naval.

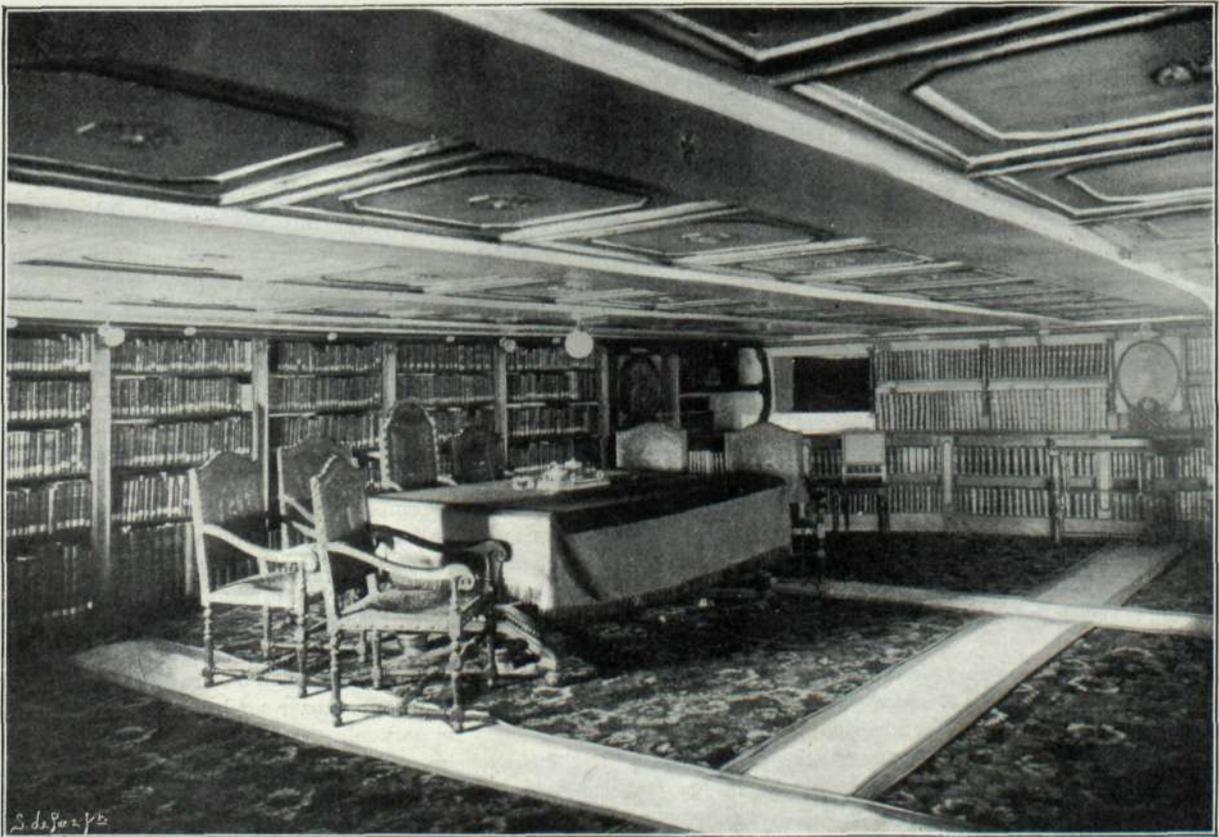
De todas estas materias, las fundamentales de matemáticas se estudian en toda la extensión requerida para el conocimiento perfecto y posterior de las ciencias profesionales. En su enseñanza, ha tiempo se rompieron los métodos antiguos. La aplicación práctica de las teorías sigue inmediatamente á la exposición de éstas, y naturalmente, se concede importancia predominante al laboreo de problemas que implican la incorporación á la inteligencia, de los principios fundamentales de la ciencia, y muy poca al antiguo sistema del *chantage*, es decir, al desparpajo pueril, elocuente é inocente, que eran el encanto *cursi* y reglamentado de los antiguos tiempos, en que el alumno dirigía su esfuerzo á aprenderse el programa de memoria, para después lanzarlo aparatosa, solemne y elocuentemente ante el grave y regocijado tribunal examinador.

Un programa en lo antiguo, no era un programa, sino un reglamento administrativo. No se consignaban en él los límites generales de la extensión de la materia, dentro de la cual desenvolviera el alumno su personalidad intelectual, su preciada autonomía intelectual, que hiciera *suyo, muy suyo*, muy *descentralizado* de ajenas trabas y de exteriores voluntades, su noble y juvenil espíritu ansioso del trabajo, de la gloria y de la ciencia. ¡Quíá! Un programa era una malla imponente en que la persona intelectual, la voluntad intelec-

tual quedaba esclavizada, primero al libro escrito con regla y compás, asteriscos, corolarios, escolios y acotaciones extravagantes, y después al profesor tirano que no toleraba expansiones de *libertad* científica, ni pasaba por más movimientos de la individualidad inteligente, que los que se sometían al compás de sus tiránicas imposiciones. El alumno había de pensar como él, razonar como él, no tener más lógica que la suya ni mas horizontes que los suyos. Cual otro Dios, quería que los hombres fueran á su imagen y semejanza, y naturalmente, la inteligencia esclavizada, sometida á tal presión y tan horrenda disciplina, quedaba aletargada; no era fuerza su acción creadora, sino fuerza pasiva, si vale el concepto; se movía cuando lo ordenaba y siempre en la dirección impuesta por ajeno requerimiento, rara vez por los impulsos del propio; y si en el correr del tiempo alguna vez, ya muy hombre por años, batía las alas y rompía al vuelo para dominar con brío el aire, las regiones, el espacio, caía pronto á tierra, impotente en su esfuerzo generoso, porque sus alas debilitadas y atrofiadas no le permitían escalar la altura. Le habían mutilado desde niño en lo más noble de su ser, en la esencia de su vida, en su intelectualidad, en su personalidad inteligente.

¿Hay exageración en esto que digo? Creo que no; pero si así lo juzgáis, aminorad el concepto; quitad, si existiera, la exageración, y os encontrareis con un fondo de verdad.

Por eso, cuando veo un reglamento nuevo, con minuciosidades curialescas de procedimiento judicial, me siento desasosegado é intranquilo y dispuesto á la hostilidad; pero cuando veo un programa rígido de enseñanza con mallas de acero, creo que, inconsciente, alguien en la sombra de su espíritu medita un delito ó prepara el asesinato de una inteligencia.



BIBLIOTECA



COMEDOR

¡Hermodsa juventud! Hay que darla alas, para que vuele luego, trabaje con gusto y haga grande la Patria y no se venga á tierra desplomada entre escombros y ruinas y desventuras nacionales.

Corre parejas con el método de enseñanza en la interioridad de las clases, el procedimiento en los exámenes. Se divide la asignatura en corto número de secciones, procurando que cada una de éstas abarque aisladamente teorías completas y fundamentales de aquélla. El examinando expone oralmente la que le toca en suerte con independencia personal de exposición, sin otras trabas que las que le puedan originar las preguntas del tribunal examinador, las cuales preguntas no se concretan á la teoría desarrollada por el alumno, sino que se encaminan á adquirir plenitud de conocimiento de que aquél es

dueño y señor de toda la materia de la asignatura, señaladamente en la sustancia fundamental de la misma. Un error, por consiguiente, de formúleo, de enlace analítico, de forma en el desarrollo algebráico, es cosa pasadera y desdeñable; pero un error de fondo, de sustancia, de íntimo conocimiento y familiarización con la médula del programa, es siempre causa de caída lamentable, aunque justa, del jovencito.

Son, pues, los exámenes confirmación y corroboración de la disciplina científica de las clases. En ésta se forma la persona intelectual, presentándole continuamente estímulos á su propio esfuerzo y desarrollo, á que lo que deba hacer lo haga por sí; ayudándole, según el verdadero precepto evangélico, á que se ayude á sí mismo; á que se forme persona, hombre, en fin, que piense por sí mismo y adquiera en lo posible facultades fecundas de creación personal, y pueda libertarse siempre de extrañas y ajenas sugerencias.

El honor, la repugnancia de la esclavitud, el amor del desarrollo y de la fuerza intelectual, el verdadero amor del prójimo en la enseñanza. En los exámenes se comprueba el método, pues tras de la exposición oral en la forma mencionada, siguen cuestiones á resolver de índole práctica, de problemas proporcionados á la magnitud y empeño de la asignatura de los que el alumno deberá igualmente salir victorioso.

Si vale la comparación, diría que, con la primera parte del examen, se comprueba si se sabe rezar, si se conoce el precepto escrito; con la segunda, si se practica la moral de aquél, si el rezo es mera música celestial de hipocresía inconsciente, ó es, por el contrario, voluntad que brota de dentro y se traduce en actos de idea, en números, ecuaciones, fórmulas y fuerzas.

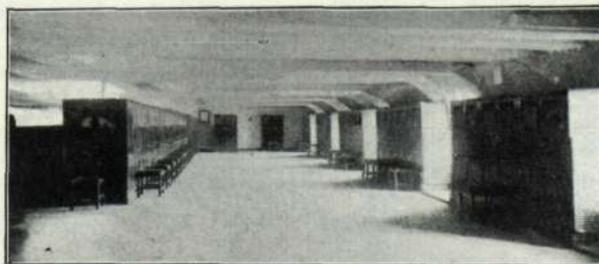
Hay quien sospecha que hay exceso teórico, hojarasca científica en los programas de la Escuela Naval; y tomando el rábano por las hojas, afirman su santo y pueril é infantil y candoroso y liliputiense horror á las altas y las betas. ¡Nobles letras del alfabeto griego! ¡Cómo las vilipendian los majaderos! Acostumbradas á representar, encarnar, *momentalizar* todas las ideas, si pudieran reirse, regocijaríanse de tanta bobería; pero bien se ve, por lo que queda dicho, que no hay en nuestros programas esa hojarasca, frondosidad formulística que impida el rebullicio de las ideas y la llegada del sol; del oreo y asoleado á la luz de la verdad de las imaginaciones juveniles. Nuestros programas, aunque naturalmente, tienen *altas y betas, mus y nus, determinantes y rabos*, no son peso que aplasta, sino resorte que impulsa. Su acción no es de tal magnitud que no provoque siempre la reacción elástica, la rebeldía científica, la voluntad, la hermosa libertad y juego desembarazado y vigoroso de la inteligencia del alumno. Sustancia, vigor y fuerza son nuestros programas en tendencia y en hecho.

Formar personas, hacer hombres es su orientación, y la práctica y ejercicio de lo teórico, la gimnasia práctica de las lecciones es continua, rigurosa, higiénica y persistente.

Mezclemos con ello el rigor del castigo, si tal nombre merece lo que no es castigo precisamente, sino medio de provocar el sentimiento de

la responsabilidad en los jóvenes, para que comprendan que á la Marina no se viene á tomar el sol, hacer tertulias y dormir siestas, sino á trabajar arduosamente para que hagan del porvenir la fuerza marítima de la Patria, y tendrá el lector de LA VIDA MARÍTIMA un bosquejo aproximado del espíritu de la enseñanza en nuestra Escuela Naval.

El horario de la Escuela se ajusta al programa moderno, hermano de los tres ochos: ocho horas de trabajo, ocho de recreo y ocho de sueño, comprendidas en el segundo las horas de comida; pero estos recreos no son espacios perdidos



SALA DE ESTUDIO



DORMITORIO

ejercicios gimnásticos y militares, de *sport* marítimo y terrestre, voltajes, regatas y esgrima, llenan, repartidos con gran regularidad durante la semana, el segundo de los ochos, al cual se concede tanta importancia como al primero, cultivando cuidadosamente el desarrollo físico de los jóvenes aspirantes, é inculcándoles el amor de la salud, de la agilidad, del brío y de la fuerza. Fuerza, fuerza siempre, en el espíritu y en el corazón, en la idea y en la voluntad, en el brazo y en la cabeza, es el lema de la Escuela, para que luego, en la plenitud de la vida, la savia juvenil, la ola ascendente y fresca de la juventud, trabaje por la Marina y engrandezca la Patria.

\* \* \*

Sería salirse del trabajo informativo para la Vida Marítima que inspira este artículo, si me extendiera en detalles técnicos de la organización de la Escuela. Sabe bien el lector naval cómo un barco, cual la antigua fragata *Princesa de Asturias*, puede aprovecharse y adaptarse á la enseñanza marinera, técnica y docente. Aunque vieja la fragata, sus maderas de obra viva *sangran* todavía, según el antiguo decir marinero, y oleadas de juventud, y de libros, y de ciencia moderna y fresca, sobresaturada de sales marítimas y aspiraciones y orens de mar, alegran su vida y engendran esperanzas risueñas; pero no quiero despedirme del lector sin darle muestra de la producción intelectual de este Centro en el último bienio. Aquí va la prueba. Entre obras impresas y en circulación, y las que se preparan, recogiendo lo más moderno de las materias que tratan, resulta el grupo siguiente:

*Compensación de la aguja náutica*, por el Teniente de

Navío Sr. Barreda.—*Tratado completo de maniobras*, por los Tenientes de Navío Sres. Ibarreta y Martínez.—*Geometría analítica*, por el Teniente de Navío D. Juan Luis De María.—*Tratado de química*, por el Teniente de Navío D. Luis Suances.—*Curso de geometría del barco ó teoría del buque*, por el Teniente de Navío D. Antonio Cal.—*Curso de máquinas de vapor*, por el Teniente de Navío don José Quintana.—*Curso de geografía marítimo-militar*, por el Teniente de Navío D. León Herrero.—*Curso de Trigonometría rectilínea y esférica*, por los Tenientes de Navío Sres. Barreda y García Velázquez.—*Influencia del Poder Naval en la Historia*, traducción de Mahan, por los Tenientes de Navío Sres. Cervera y Sobrini.—*Influencia del Poder Naval en las campañas terrestres*, traducción del Callwell por los Aspirantes Sres. Fuentes y Cornejo.—*Tratado de navegación*, por el Teniente de Navío Sr. Ribera.—*Tratado de Ordenanzas*, por el Teniente de Navío Sr. Pita.

Es Director y Comandante de la Escuela el Capitán de Navío D. Rafael Cabezas, é Inspector de la misma el excelentísimo Sr. Capitán General del Departamento, D. Manuel de la Cámara. Los desvelos de ambos por el Centro Naval dan y darán sus naturales frutos.

\* \* \*

Si fuera posible preguntar á los jóvenes aspirantes lo que piensan y sienten respecto á la Liga Marítima y consignar aquí sus respuestas, estoy seguro que todos darían la misma. Y ésta sería: La Liga Marítima es la esperanza y el porvenir, nosotros también, y por su existencia trabajaremos con ardor y patriotismo.

X.



ALCÁZAR Y TOLDILLA

## Información general

**Homenaje de gratitud.**—Damos las gracias á la prensa en general y á nuestros colegas profesionales en particular, tanto de España como del extranjero, por las benévolas frases con que han saludado al órgano de propaganda de la Liga Marítima Española.

**La Liga Marítima y el proyecto de ley de la Marina mercante en Francia.**—La Liga Marítima francesa, por medio de su Junta directiva, se ocupa en precisar los puntos del proyecto de ley sobre la Marina mercante que considera susceptibles de modificación provechosa, y acerca de los cuales llama la atención de la Comisión parlamentaria que entiende en dicho proyecto.

Su artículo primero, referente á la compensación de armamento concedida á los buques de vapor de construcción extranjera y bandera nacional, lo acepta en principio, solicitando sólo algunas aclaraciones.

Respecto al art. 3.º, que establece el tipo gradual de primas á la navegación de los buques de construcción francesa, pide el aumento del límite inferior de dicha prima hasta 1,50 francos, lo mismo para los buques de 7.000 toneladas que para los de 3.000, pues la de 0,75 para los primeros le parece demasiado baja.

Del art. 4.º, que dispone que el 5 por 100 de las primas se emplee en beneficiar las dotaciones de los buques subvencionados, opina que debiera suprimirse, sustituyéndole por otro que concediera dicha bonificación del 5 por 100 en condiciones más igualatorias para todos.

Y del art. 5.º, que concede á los buques que hacen el cabotaje internacional dos terceras partes de la prima, entiende que debería modificarse en el sentido de concederles la prima entera.

Tocante al art. 11, que previene al término preceptivo de la Ley de 1893, que los vapores existentes en la actualidad, de construcción francesa, quedarán sujetos hasta que tengan quince años de vida á las prescripciones de la nueva ley, considera la Liga que no debe prevalecer con objeto de que los armadores queden en libertad de acogerse, durante la vida de los buques, á la ley que más les favorezca, según los casos.

De la prescripción contenida en el art. 12, para que los buques de vela en construcción no puedan acogerse á los beneficios de la ley antigua después del primero de Marzo próximo, entiende la Liga que debería prescindirse.

Y lo dispuesto en el art. 22, con objeto de que el 11 por 100 de las primas pueda dedicarse á la Caja de Inválidos de la Marina, cree que debería alterarse, sustituyéndolo sólo por el 10 por 100 de dichas cantidades.

Además, la Liga considera que la repartición de los descuentos globales establecidos sobre las primas concedidas por la presente ley deben ser:

De un 60 por 100 para socorro de los marineros franceses, víctimas de naufragios ú otros accidentes, ó á sus familias.

De un 20 por 100 para la Caja de Retirados.

De un 20 por 100 para subvenciones á las Cámaras de Comercio ó establecimientos de utilidad pública ó instituciones benéficas para la gente de mar.

Tales son, en conjunto, las observaciones que á la Liga Marítima francesa le sugiere el referido proyecto de ley, aprobado ya por la Cámara popular, y que se encuentra pendiente de dictamen en la Comisión correspondiente de la Alta Cámara.

**Medalla de honor para los marinos franceses.**—Por decreto presidencial fecha 13 del corriente, se ha resuelto que la medalla de honor concedida por una reciente ley á los marinos franceses que cuenten trescientos meses de navegación, con buenos servicios, sea de plata y de un módulo de 27 milímetros.

En el anverso llevará la efigie de la República, rodeada por la leyenda: «República francesa»; y en el reverso un trofeo simbólico de la navegación y pesca marítimas. Dicho trofeo llevará la inscripción: «Marina mercante. Honor al trabajo».

En el diploma se harán constar los servicios que justifican la recompensa.

**Primas á la Marina mercante en Italia.**—Las sumas pagadas en 1900 como primas á la construcción, ascienden á liras 3.264.885,48. Los buques de madera figuran con 144.545,64; los de hierro y acero, con 2.747.397,54; las máquinas, con 135.485,99; las calderas, con 100.272,02; los aparatos y máquinas auxiliares, con 45.696,12; las máquinas y calderas construidas en el extranjero, con 91.541,17.

El buque que ha efectuado mayor recorrido, hizo 75.691 millas, y el que menos 168.

De 199 barcos de vela que han concurrido á la prima de navegación, 161 la han obtenido efectuando durante el año 779 viajes, recorriendo 1.803.705 millas, obteniendo por primas la suma de 555.566,04 liras.

Las sumas pagadas durante los años 1899 y 1900 han sido en total:

Por construcción, 2.454.879,09 y 3.264.885,48, respectivamente; por devolución de derechos de aduana, 399.802,50 y 306.888,22; primas á la navegación (buques de vapor), 2.157.172,31 y 3.186.756,77; íd. íd. (buques de vela), liras 669.274,32 y 696.150,31.

Los pagos dispuestos en virtud de la ley de 23 de Julio de 1896, efectivos en el período desde el 10 de Agosto siguiente hasta el 31 de Diciembre de 1900, ascienden á 22.262.368,54 liras, repartidas del modo siguiente:

Por construcción, 7.906.549,11; por devolución de derechos de aduana, 1.513.616,59; primas á la navegación (vapores), 9.896.292,57; íd. íd. (buques de vela) 2.945.910,27.

**La construcción naval inglesa y norteamericana.**—El *Mouvement Maritime d'Anvers* señala la diferencia que existe entre el precio de las construcciones navales inglesas y el de las americanas.

Las embarcaciones americanas alcanzan un precio superior al de las británicas, y sin embargo los americanos venden sus aceros en Europa á precios inferiores á los de las fraguas inglesas.

Se ha dicho que esta anomalía resulta de la carestía de la mano de obra; pero personas entendidas afirman que tal carestía es verdaderamente insignificante y que esa diferencia debe consistir más principalmente en los derechos de aduana, que permiten á los aceros americanos elevar su precio de un modo anormal. Quizá en eso está la clave del enigma.

Pero poco importa la clave, al menos por el momento, toda vez que, según vemos en el *Moniteur Maritime*, el presidente del «Atlantic-Transport Line» acaba de precisar la anomalía dando orden para construir dos buques de igual tipo y en un todo semejantes, en cuanto á las dimensiones, repartimiento interior y velocidad, el uno en New-York y el otro en Belfast.

Los precios han sido respectivamente de 9.685.000 francos y 7.625.000 próximamente.

Por otros dos buques idénticos, se han pedido 4.500.000 francos en New-York, y en dos de los principales astilleros de Belfast 3.125.000, y 2.550.000, respectivamente.

**La Marina Mercante Danesa.**—Acaba de publicarse la estadística oficial de la Navegación y Marina mercante de Dinamarca, para el año 1900.

Según los datos que arroja, resulta: que la Marina mercante de Dinamarca, que ha ido aumentando constantemente durante un período de treinta años, ha sufrido una interrupción en su adelanto, ó más bien un pequeño retroceso.

En 1870 contaba con 2.808 buques, y fueron estos aumentando progresivamente hasta alcanzar la cifra de 3.544 en 1899, habiendo descendido á 3.500 buques en el año 1900.

Respecto al tonelaje, en las fechas citadas, después de haber llegado á 435.000 toneladas desde 178.000, ha descendido á 418.000 en el ya citado año; debiendo advertir que no entran en estos cálculos los buques de cuatro toneladas hasta una, sino los de cuatro en adelante.

Los resultados del movimiento marítimo han sido también inferiores entre los puertos daneses en 1900 á 1899, siendo la cifra de entrada en el primero de estos dos años de 29.000 buques con 1.794.000 toneladas de capacidad, y cargamento de 636.000; contra la de 1899 que fué de 31.000 buques con desplazamiento de 1.797.000 toneladas y carga de 630.000.

En 1900 salieron 30.000 buques con 1.828.000 toneladas de desplazamiento y 614.000 de carga, contra 32.000 buques desplazando 1.825.000 toneladas y cargamento de 644.000 en 1899.

El movimiento entre puertos extranjeros con bandera danesa ha consistido el año 1900, en 8.550 buques con desplazamiento de 4.533.000 toneladas los buques salidos, y 8.497 con 4.450.000 toneladas desplazadas, los buques entrados.

En el movimiento de los puertos daneses figura la bandera nacional en un 48 por 100 el año 1897, 51 por 100 el 98, 52,9 por 100 en 99, para descender al 52,8 por 100 en 1900.

Después siguen las demás naciones en el orden siguiente: Suecia 14,2 por 100, Inglaterra 10,50 por 100, Noruega 10 por 100, Alemania 9 por 100, Rusia 0,5 por 100, y 2 por 100 entre los demás países no nombrados.

**El «trust» trasatlántico.**—El acontecimiento sensacional en el mundo marítimo es la constitución del gran *trust* anglo-americano de las compañías trasatlánticas, en el que entran la «American Line», la «Cunard», «White Star», «Red Star», «Anchor», «Leyland», «Dominia», «Furnes» y alguna otra de menor importancia.

Esta asociación viene á disputar el comercio trasatlántico á la Compañía Hamburguesa y al Lloyd, las dos grandes compañías que hoy baten el *record* de la velocidad y la baratura en los transportes.

Las fuerzas parece que están casi equilibradas, y se teme que esta rivalidad origine la guerra de tarifas, que determinará la anulación de ambas Sociedades ó su refundición.

Al frente del *trust* trasatlántico se ha puesto el famoso Pierpon Morgan.

**Hotel para marinería.**—Por iniciativa de la Cámara de Comercio de Marsella, se ha fundado é inaugurado un hotel para marinería, atendiendo así una verdadera necesidad. En el mismo hay un departamento destinado para alojar enfermos y heridos, pero su objeto principal es el dar hospitalidad y habitación á la gente de mar desembarcada, librándola de la explotación de que es víctima en los retornos de viaje, por parte de los hosteleros poco escrupulosos. El hotel cuenta con 110 camas, y está dirigido por el Teniente de navío retirado M. Bonnet.

**Asistencia médica á los obreros marítimos.**—El Doctor Rouvier, Director del servicio de sanidad marítima de Tolón, acaba de enviar al Ministro un trabajo muy documentado acerca de la asistencia médica á los obreros de los arsenales.

Después de exponer la situación actual de los obreros franceses, M. Rouvier examina la organización de la asistencia médica en los arsenales de Italia, Inglaterra y Alemania, y en los talleres del Creusot y Forges et Chantiers de la Méditerranée.

La mejor organización parece que es la de Alemania, donde los obreros tienen que ceder á una caja de socorros de 2 4/2 á 3 partes de su salario, suministrando la Marina una suma equivalente á esa proporción.

Dicho Doctor considera indispensable la creación en cada puerto de una farmacia marítima y consultas médicas gratuitas, y que el servicio de asistencia no se limite exclusivamente á los obreros de los arsenales, sino que también se extienda á los de los puertos.

**Nueva turbina de vapor.**—El Coronel Jolin Jacob Astor acaba de idear una turbina á vapor, que se diferencia de todas las existentes actualmente en que es más voluminosa y gira menos rápidamente.

Además la turbina y su envoltura giran al mismo tiempo, pero en sentido contrario.

Un eje bastante largo, en el que se fijan una serie de aletas en espiral, que aumentan de diámetro de proa á popa, gira en una especie de tubo cuya pared interior está provista de otras aletas en espiral dirigidas en sentido contrario, y cuyo diámetro aumenta de popa hacia proa.

El eje gira á derecha y el tubo que le rodea á la izquierda, moviendo cada uno una hélice, que giran, por consiguiente, una á la derecha y otra á la izquierda.

Con este sistema confía el inventor obtener mejor rendimiento que con las otras turbinas de vapor hasta hoy en uso.

**Alumbrado eléctrico sin hilos.**—El alumbrado eléctrico sin conductor metálico es un hecho en Londres. El ingeniero Armstrong ha ideado una lámpara de ese sistema, cuyas pruebas han sido muy satisfactorias.

La luz, sin mediación de hilo alguno y hallándose el manantial eléctrico á cinco millas de distancia, ha sido muy clara y de extraordinaria intensidad.

En este nuevo aparato la tierra es el conductor y depósito

permanente del fluido, utilizándose al mismo tiempo para la reacción de la energía eléctrica.

La batería utilizada por Mr. Armstrong era de 8 voltios y la corriente inferior á un amperio.

**Nuevo aparato de seguridad adoptado por la compañía alemana de navegación «Norddeutscher Lloyd».**—Después de muchas y costosas pruebas, acaba de adoptar para sus vapores la citada compañía un aparato automático para abrir y cerrar las puertas de los mamparos estancos, desde uno ó más puntos dados de la cubierta.

De todos los recursos modernos empleados en los buques para aumentar la seguridad de las tripulaciones y pasajeros, el más eficaz es, indudablemente, la instalación de mamparos que dividen al casco en diferentes secciones, pero á condición de que las puertas de comunicación entre unos y otros compartimientos estén cerrados ó puedan cerrarse repentinamente en caso de necesidad.

**Congreso internacional de Salvamento.**—Los días 31 de Julio, 1, 2, 3 y 4 de Agosto próximo, tendrá lugar en Nantes, bajo la presidencia honoraria del Ministro de Marina de Francia, un Congreso internacional de Salvamento, de higiene y de seguridad marítima, organizado por la Sociedad de Hospitalarios y Salvadores bretones, por delegación de la Federación de Sociedades de Salvamento de Francia.

Sus deliberaciones serán del mayor interés, no solamente para la gente de mar, sino para toda la humanidad, por referirse á salvamentos en el mar, conducción de embarcaciones en tiempo de bruma, salvamento á bordo de los vapores, progreso físico y moral de los pescadores y otras cuestiones de suma importancia para el progreso de la civilización.

El Excmo. Sr. D. Antonio Maura, como Presidente de la Liga Marítima Española, ha sido nombrado Presidente honorario del Comité patrocinador del mencionado Congreso.

**Congreso internacional de Pesca y Piscicultura de San Petersburgo.**—Este Congreso, que había de celebrarse en la mencionada capital á fines de Marzo, anticipará sus tareas y se reunirá á fines de Febrero próximo.

Después del Congreso, celebrará su primera reunión el Comité Internacional de Pesca, creado por iniciativa del Congreso de París de 1900.

**Escuela de Pesca de Boulogne.**—Sabido es que se ha establecido una Escuela de Pesca y de Maquinistas navales, anexa á la Escuela práctica industrial de Boulogne-Sur-Mer.

Los exámenes de entrada han comenzado el día 20 del actual en dicha Escuela, que admitirá algunos huérfanos con plaza gratis. Para este efecto han dado algunas pensiones el Ministerio de Marina, el Departamento de Pas de Calais y las Cámaras de Comercio de Calais y Dunkerque.

La administración de la Escuela dispone de recursos para indemnizar á los padres pobres de los alumnos que dejen de utilizar los sueldos de grumetes por asistir á la Escuela.

**Enseñanza de la Pesca.**—La enseñanza que se ha de dar en la Escuela libre de Pesca, recientemente creada en Barcelona, se dividirá en tres grupos.

En el primero las materias serán nociones elementales de Aritmética, Geometría, Dibujo, Física, Astronomía, Geografía marítima general y particular de España, elementos de Navegación y Pesca, conocimientos teórico prácticos de calderas y máquinas de vapor y eléctricas, prácticas de marinería y natación.

En el segundo, fauna ictiológica española, general y local y su biología; arte y procedimientos de pesca indígena y exóticas; conservación y reparación de aparejos y redes; métodos y medios de conservar los pescados; aprovechamiento industrial de los productos del mar; nociones de industrias pesqueras y aurícolas y prácticas de pesca.

En el tercero, elementos de higiene aplicada al marino y al pescador; primeros auxilios y salvamento; nociones de economía y comercio y legislación y derechos marítimos aplicados á la pesca.

Esta enseñanza se dividirá en dos secciones: elemental y superior. Por ahora, sólo se dará la primera, que comprende Aritmética, Geometría, Dibujo lineal y geométrico, prácticas marineras y de natación; ictiología general, artes y procedimientos de pesca; prácticas de pesca, higiene y economía.

El curso comenzará el 1.º de Febrero próximo; durará cuatro meses, y la matrícula será gratuita.

**El puerto y los depósitos comerciales de Bilbao.**—En una reciente reunión de personalidades notables, celebrada en Bilbao, en el local de aquella Cámara de Comercio, el distinguido ingeniero Sr. Churruca, director de la Junta de Obras de aquel puerto, expuso sus planes relativos á dicho puerto y á sus depósitos comerciales.

Cuando esos planes hayan quedado realizados, Bilbao tendrá amplios y cómodos muelles para buques de 10 á 12 metros de calado, con la suficiente amplitud para una carretera y seis vías del ferrocarril de Portugalete.

También serán reformados los muelles de Olaveaga, para que puedan atracar á ellos buques de 4 á 5.000 toneladas.

Los almacenes, dotados de todos los modernos adelantos, tendrán cinco pisos de altura, y los trenes de la línea de Portugalete quedarán á la altura del tercer piso, utilizándose para ganar tiempo el ramal de Cantalojas, en las operaciones de carga y descarga de los vagones.

Se nombró una ponencia compuesta de los señores Olano, Ugalde y Urigüen, para el nombramiento de una comisión que se ocupe en arbitrar los recursos necesarios para la realización de tan magna obra.

**Comunicación telegráfica sin hilos entre la Península y Ceuta.**—A lo que parece, ha quedado ya establecida, por medio del telégrafo sin hilos, la comunicación entre la Península y Ceuta, por el sistema de nuestro compatriota el Comandante de Ingenieros D. Julio Cervera.

Con este motivo, dice la *Revista Minera* que en el estado en que están las cosas respecto á este nuevo procedimiento eléctrico, urge para el comercio comunicar las costas del Norte, con Francia, Inglaterra, etc.

**Anteojo astronómico múltiple.**—El Teniente Coronel de Infantería Sr. Vaca ha inventado un anteojo múltiple, con el que se podrán hacer observaciones astronómicas simultáneamente por gran número de aficionados.

En vista del buen resultado de las pruebas se va á establecer un observatorio en el Tibidabo (Barcelona), donde se instalará dicho aparato con carácter científico-instructivo.

**Sociedad náutica.**—Constituida por Capitanes y Oficiales de la Marina mercante, acaba de fundarse en Barcelona una nueva Sociedad náutica, cuyo objeto es estrechar los lazos de unión y compañerismo entre tan digna clase y defender sus intereses.

Deseámosla próspera y larga vida.

**Siniestros marítimos.**—Comenzó el mes actual con la explosión de la caldera del vapor mercante *Piles*, que se hallaba anclado en el antepuerto de Gijón, y termina con la del cañonero *Condor*, ocurrida frente á Bouzas, en aguas de Vigo, cuando este buque perseguía unas traineras.

El primero de esos siniestros causó la muerte del maquinista y de un marmitón, varios heridos y grandes averías en la nave. La caldera, lanzada á gran altura, causó destrozos en el muelle y fué á caer dentro de la población; el segundo determinó la voladura de la cubierta del buque, siendo arrojados al agua casi todos los tripulantes, pereciendo dos maquinistas y cuatro marineros, y resultando heridos el Comandante y casi toda la tripulación.

**Los héroes del mar.**—En la madrugada del 7 de Noviembre último, dos héroes oscuros del mar salvaron á toda la tripulación del laúd *Garigó*, arrojado por el temporal sobre las playas del Perollenet, en Valencia.

El acto de caritativa abnegación realizado por los marineros José Montoro Garriga y Juan Piquer Llanes, que así se llaman aquellos héroes, no ha quedado sin recompensa. Una comisión, presidida por el General Cineunegui, Comandante de Marina de Valencia, y formada por distinguidos Vocales de la Junta local de Salvamento de naufragos y los Ayudantes de Marina de dicha Comandancia, rindió el debido homenaje á la humanitaria heroicidad de dichos marineros, condecorándolos solemnemente con las medallas conmemorativas otorgadas por la Junta Central de Salvamento.

El acto tuvo lugar en la Comandancia de Marina de Valencia, y á él asistieron muchas y distinguidas personas que tributaron una verdadera manifestación de admiración y simpatía á tan esforzados marineros.

—En la última Junta celebrada por la local de Salvamento de naufragos de Vigo, se efectuó el reparto de las recompensas en metálico concedidas á los tripulantes del bote *Saladino*, de Bouzas, que el 11 de Octubre último salva-

ron la vida á dos marineros de una chalana que había zozobrado en aquellas aguas.

Los premios consistieron en quince pesetas al patrón Rufino Alonso Campos y cinco á cada uno de los marineros. Los nombres de estos valientes son: Nicolás Iglesias, Benito Villa, Joaquín Martínez, Enrique Alonso y Eduardo Rome.

El acto tuvo lugar en el local de la Junta de obras del puerto.

**El Puerto de Barcelona.**—La huelga de los obreros de las industrias metalúrgicas mantiene á la población en constante estado de intranquilidad y alarma. Está demostrado que en este ramo de trabajo en el extranjero el obrero produce más, mejor y más económico; por consiguiente, la competencia de nuestros establecimientos metalúrgicos es imposible, y lo será todavía más á medida que baje el cambio de las libras.

—La sección de Navegación de la Cámara de Comercio acordó por unanimidad dirigirse á la Junta directiva pidiéndola que se dirija al Gobierno, solicitando la supresión de aquella parte de las obras del puerto, que impide la fácil maniobra de los buques.

—Hace cinco ó seis días se probó una de las tres secciones ó pontones del dique flotante y deponente, en presencia del Sr. Clarke, autor y concesionario del sistema, llegando expresamente de Inglaterra con dicho objeto. La construcción es de la «Maquinista terrestre y marítima».

**Biografía del Contralmirante Terry.**—Nuestro distinguido colaborador y amigo, el Sr. D. José Ricart y Giralt, Académico de la de Ciencias y Artes de Barcelona, ha tenido la bondad de enviarnos un elegante opúsculo conteniendo la lista de los miembros de tan docta Corporación y una sucinta, pero muy detallada, biografía del malogrado Contralmirante Excmo. Sr. D. Antonio Terry y Rivas.

Como en todos sus trabajos, brilla en el de que nos ocupamos el amor del Sr. Ricart á cuanto se relaciona con los asuntos de mar y su competencia en ellos.



## MOVIMIENTO POSTAL MARÍTIMO

(Extracto de los telegramas del Lloyd.)

HASTA EL 26 ENERO

*Adelaida.*—*China*, salió de Londres, con la Mala, para Australia.

*Aden.*—*Arabia*, salió de Londres para Bombay, con la Mala para la India.

*Bombay.*—*Oriental*, salió para Aden, con la Mala de la India.

*Brindisi.*—*Isis*, salió para Port-Said, con la Mala de India, China y Australia.

*Cádiz.*—*Málaga*, salió de Málaga para Londres.

*Gibraltar.*—*Lisboa*, salió de Londres para Málaga y Cádiz.

*Hongkong.*—*Bengal*, salió de Shanghai para Bombay, con la Mala de China.

*Lisboa.*—*Cádiz*, salió de Londres, para Cádiz y Málaga.—*Danubio*, del Río de la Plata, para Londres.—*London*, para Cádiz y Málaga.

*Port-Said.*—*Tencer*, salió de Amsterdam para Java, con la Mala holandesa.

*Tenerife.*—*Lismore-Castle*, salió, con la Mala de Africa del Sur.—*Buenos Aires*, pasó del Plata y Brasil.

*Vigo.*—*Thames*, salió de Southampton, para el Río de la Plata.

*Coruña.*—*San Germán*, salió el 25 para la Habana y Veracruz.

*Barcelona.*—El 25 entró el crucero *Río de la Plata*, amarrándose en la andana. Entraron también los vapores *P. de Satrústegui*, *Isla de Panay* y *León XIII*, respectivamente, de las Antillas y Estados Unidos, del Plata y Filipinas.—El 26 salió el *Argentino*, de la casa Folch, para el Río de la Plata.

**Compañía Trasatlántica.**—SITUACIÓN DE SUS BU-

QUES EN 26 DE ENERO: *Alfonso XII*, salió el 20 de la Habana para La Coruña.—*Alfonso XIII*, salió el 20 de La Coruña para la Habana.—*Antonio López*, salió el 23 de La Coruña para Vigo.—*Alicante*, salió el 21 de Manila para Singapur.—*Buenos Aires*, salió el 25 de Veracruz para la Habana.—*Cataluña*, salió el 19 de Puerto Rico para Las Palmas.—*Ciudad de Cádiz*, en Cádiz.—*Ciudad Condal*, en Barcelona.—*Isla de Luzón*, salió el 24 de Colombo para Singapur.—*Isla de Panay*, llegó el 24 á Barcelona.—*J. del Piñago*, Cádiz-Tanger.—*Larache*, en Cádiz.—*León XIII*, llegó el 24 á Barcelona.—*Montevideo*, salió el 20 de S. C. de La Palma para Puerto Rico.—*Montserrat*, en Cádiz.—*M. L. Villaverde*, salió el 22 de Cádiz para Las Palmas.—*Mogador*, en Cádiz.—*P. de Satrustegui*, llegó el 23 á Barcelona.—*Rabat*, salió el 22 de Cádiz para Vigo.—*Reina María Cristina*, llegó el 23 á Montevideo.—*San Francisco*, en Barcelona.—*San Ignacio*, en Liverpool.

### MERCADO DE MINERALES Y METALES

PRECIOS CORRIENTES HASTA EL 26 DE ENERO

#### Minerales.

*Carbones*.—En Barcelona, Cardiff de primera, á 49 pesetas tonelada; Newcastle, á 40.—Cartagena, Newcastle, á 46; Puertollano, grueso, á 37; cribado á 56; granadillo especial, á 33; lavado, 13; Asturias, cribado, á 28,50; ídem, galleta, á 25,50; cok, á 21,50.

Los últimos precios han sido: Newcastle grueso, á 45 pesetas tonelada; para fragua, á 43; para fundir (cok), á 65; Cardiff, á 58; Puertollano granadillo especial, á 35; avellana á 31.

*Hierro*.—En Bilbao, Campanil, 9 ch. 5 p. á 11 ch. á 3 p; Rubio, de 8 ch. 6 p. á 11 ch.; carbonato calcinado, de 8 ch. 6 p. á 11 ch.

En Cartagena, los últimos precios han sido: (Descargador) 50 por 100 seco, á 5,50 pesetas tonelada; (Santa Lucía) 30 por 100 hierro y 15 manganeso, á 14,50.

*Cobre*.—Los refinados (tough inglés) á 52 libras 45 ch.; hojas fuertes 66 libras; primeras marcas, los 100 kilos, 131 francos; lingotes y placas (Chile) 142.

*Plomo*.—Sin plata, 10 libras tonelada; con plata (40 á 80 onzas) 12; antimonial (10 por 100), 50 francos; minio garantizado, 47.

*Cinc*.—Vieja montaña, 67 francos; otras marcas, 40; en Cargena, los últimos precios han sido: blenda del 30 por 100 bocamina, 1,50 pesetas los 100 kilos; por unidad que suba del 30 por 100, á 0,25.

#### Metales.

*Plata*.—Fina, 27, 11-16 pesetas la onza, y 107,80 francos el kilo. En Cartagena 3,44 pesetas la onza.

*Mercurio*.—En Almadén, 249 pesetas los 34-500 kilos.

*Hierros*.—Sin variación desde la cotización anterior.

*Aceros*.—Ídem, id.

#### FLETES

Sin variación sensible desde la semana anterior.

## SECCION OFICIAL

MINISTERIO DE MARINA

### Junta para la creación de la Escuadra.

*Real decreto*.—A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con el Consejo de Ministros:

En nombre de mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo primero. Se nombrará una Junta que, bajo la presidencia del Ministro de Marina, se compondrá del Almirante, el Vicealmirante vicepresidente de la Junta Consultiva de la Armada, un Contralmirante, dos Capitanes de navío de primera clase, un Capitán de navío, el Inspector de ingenieros, el de artillería, un Senador del reino, un Diputado á Cortes, un representante de la industria privada de construcciones navales y un armador de la Marina mercante.

Artículo segundo. Esta Junta propondrá al Gobierno, en el plazo más breve que sea posible, el programa de unidades que han de componer la escuadra nacional, señalando los tipos de diversas clases que deberán formarla é indi-

cando su coste aproximado. Examinará si conviene construir alguna de dichas unidades en los arsenales del Estado ó adquirirlas en la industria particular nacional ó extranjera y en qué proporciones. Podrá añadir las observaciones que considere oportunas, para mayor ilustración de cuanto se relacione con la creación de la futura Escuadra.

Artículo tercero. El Gobierno someterá á las Cortes las disposiciones convenientes para la creación de una Escuadra dotada de los elementos indispensables para que sea garantía de la defensa nacional y propondrá los medios y forma de proceder á su construcción.

Dado en Palacio á 22 de Enero de 1902.—MARÍA CRISTINA.—El Ministro de Marina, *I. Cristobal Colón de la Cerda*.

### Distritos marítimos.

Por Real orden de 4 del actual, y teniendo en cuenta el aumento notable de inscripción y la importancia militar ó fronteriza de los distritos marítimos de Sada, Tarifa y Bayona, de conformidad con la Junta Consultiva, se ha dispuesto que en lo sucesivo sean estos distritos desempeñados por Tenientes de navío de primera clase, y que al de Sada se asigne, además del Jefe, un Teniente de navío con residencia en la misma capital del Distrito.

### Vigías de Semáforos.

No encontrándose este Cuerpo comprendido en el proyecto de ley constitutiva de la Armada, ni incluido, por consiguiente, en ella para los derechos que la ley de 2 de Julio de 1865 concede, y que el citado proyecto hace extensivo á todas las clases subalternas que no lo disfrutaban, se ha dispuesto, por Real orden de 17 del actual, que al citado Cuerpo se le incluya en la 3.ª disposición general del antes dicho proyecto en la parte correspondiente á haberes pasivos porno ser de los llamados á desaparecer.

### Amortizaciones.

Por Real orden de 20 del presente, y para evitar la actual paralización en las escalas, se consulta á Guerra por el Ministerio de Marina sobre á la conveniencia de concordar en ambos Ministerios las disposiciones vigentes respecto á la aplicación del procedimiento que deba requerirse para que la amortización no exceda del 50 por 100 consignado en la ley.

### Montepío de Arsenales.

Por Real orden de generalidad, de 17 del actual, se ha dispuesto que los maestros de Arsenales sin graduación de oficial no se hallan incorporados legalmente al Montepío militar, y que las familias de los que alcanzaron dicha graduación tienen derecho á pensión, siempre que se hubiere efectuado el matrimonio teniendo los causantes por lo menos el grado de Capitán en el caso de haber fallecido antes del 22 de Julio de 1891, y si fallecieron después sin haber obtenido ese grado antes del casamiento, si contaban al morir doce años de servicios, que son las condiciones que para legar pensión exige á los oficiales subalternos la Ley de la mencionada fecha.

## Nuestros grabados

*Excmo. Sr. D. Antonio Maura*, Presidente efectivo de la Liga Marítima Española, á quien debe la institución gratitud acendrada, por haber puesto patrióticamente al servicio de ella sus excepcionales facultades. De fotografía de Franzen.

*Descargando carbón*, á carros, en el muelle de San Sebastián.

*Descargando carbón*, á gabarras, en la bahía de San Sebastián. De fotografías remitidas por el Sr. Aristeguieta.

*Yates «Matilde y María», «Sidora», «Maris Stella», «Carita», «Lin», «Esperanza» y «Mosquito»*. De fotografías remitidas por el Sr. López Dórga.

*Dársena de San Sebastián*.

De fotografía remitida por el Sr. Aristeguieta.

*Fragata «Princesa de Asturias»*, escuela naval, biblioteca, comedor, sala de estudio, dormitorio, alcázar y toldilla. De fotografías remitidas por el Sr. Andújar.