

LA VIDA MARÍTIMA

REVISTA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO
MARINA MILITAR DEPORTES NAÚTICOS
PESQUERÍAS E INDUSTRIAS DE MAR.

Año I.—Núm. 9

Órgano de propaganda de la LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

30 Marzo de 1902



Juan J. de la Matta

EXCMO. SR. D. JUAN JOSÉ DE LA MATTÁ

Socio fundador de la Liga Marítima Española.



El *trust* de las Compañías trasatlánticas.—El capital americano y las nuevas leyes proteccionistas en Inglaterra y en Alemania.—Auxilios al hombre de mar.—La trata de blancos en los puertos de los Estados Unidos.—Cajas de ahorro é indemnizaciones.—Buques auxiliares para las escuadras.—Un caso de egoísmo inglés.



A pasado un mes, y á la efervescencia espontánea y al pánico mercantil que produjo con su inusitada resonancia la noticia de la coaligación de las grandes Compañías trasatlánticas inglesas, ha sucedido el silencio más absoluto que puede imponerse sobre tamaño asunto. ¿Fué un *ballon d'essai*? ¿Ha sido un fracaso? Quizás por una indis-

creción inevitable, quien sabe si tal vez por otra, intencionalmente cometida por los propios interesados, la noticia se lanzó en pleno mercado de fletes, y naturalmente, dada su excepcional importancia, produjo y produce sus efectos consiguientes, pues como dice un eminente publicista en materias mercantiles marítimas, que escribe en revista extranjera, «queda demostrado que si no se lleva á cabo hoy, podrá hacerse mañana; es cuestión de dinero».

Son tan contradictorias las noticias y los datos que he podido recoger sobre esta proyectada ó secreta negociación, que me es difícil decir en resumen si se trata de un verdadero *trust* ó tan sólo de un *tratado de amistad* entre las distintas Compañías, *ofensivo-defensivo*, que también estas grandes entidades sociales, como las naciones del orden político, tienen sus trabajos diplomáticos para ayuda mutua ó guerra sin cuartel. Los periódicos aseguran que toda esta maquinación no es más que un golpe de mano audaz de esa horda de millonarios americanos que se llaman Morgan, Vanderbilt, Rockefeller y otros; los armadores de las Compañías inglesas, con aparente indignación, en cambio, declaran á toda voz que todo ello es fantasma de la mente de la prensa, ávida de fustigar y entretener á la opinión pública del mundo entero, y sea de ello lo que sea, lo que no puede negarse es que algo muy grave se trama allá en las costas del Atlántico Norte desde hace un año, en asuntos marítimo-comerciales, sin duda como consecuencia harto lógica de los números elocuentes que han arrojado las estadísticas industriales y comerciales marítimas.

Un tratado de mutua amistad tendiendo á recíproca comunidad de intereses, en asunto y precio de fletes, entre varias Compañías, no es novedad alguna y no merecería tanto ruido; por lo tanto, más lógico es pensar en la hipótesis de un verdadero *trust* marítimo, pues si así no fuera, los hombres que antes cito no se prestarían, como se han prestado, á servir de reclamo; y es curioso el hecho de que tales entidades, que allá en sus tierras del continente americano, acaso están divorciados en intereses, se coaliguen y unifiquen en la costa para el tráfico marítimo, levantando como común divisa la idea de que las líneas de navegación deben ser la prolongación ineludible de las vías férreas, y como tales, los primordiales caminos de expansión y de vida en una nación; pulmones de respiro, de aspiración alterna, de dentro á fuera, para los cuales la Marina mercante representa el órgano básico; siéndo, además, un coeficiente de primer orden para la política exterior, subsidiaria de

la gran potencialidad marítima que va á fundarse en los Estados Unidos. No es, por lo tanto, extraño ni inoportuno que los reyes financieros *yankees* estudien y se preparen para esta eventualidad próxima.

Por otro lado, las principales Compañías inglesas que, justo es decir, hoy por hoy, aisladamente van á la zaga de las alemanas, no pueden permanecer tranquilas é inertes ante el fantasma de la competencia americana, que ahora, con los anuncios de la política proteccionista para la bandera estrellada, se hace doblemente temible, y en buena política, antes que rendirse á discreción al poderoso enemigo, optan, según parece, por aceptar sumisas la mano protectora que les tienden sus primos hermanos, y contribuyen así graciosamente á la formación de ese *trust* gigantesco, que de llevarse á cabo, será el rasgo más característico de la historia de la navegación en estos siglos. Sea dicho, sin embargo, de paso, que no todo es *graciosa sumisión* en este asunto, pues parece ser que alguna de estas Compañías, aparentemente inglesas ó europeas, son en total ó en parte propiedad de capitales americanos ya hace tiempo.

En la maquiavélica combinación entrarían, según parece, la «American Line», cuyo presidente es Morgan; la «Atlantic Transport C.^o», la «White Star», la «Red Star», la «Cunard», la «Anchor Line», la «Beaver Line», la «Dominion Line», la «Wilson C.^o», la «Furness» y la «Leyland Line», que recientemente ha comprado también Morgan, por lo cual adquiere toda la reunión de ellas un carácter de *morganización*, como nombre genérico, y será verdadero monopolio, constituido á la sombra y amparo de la tan decantada libertad de los mares.

De llevarse á cabo este *trust* representaría un capital de unos 2.800.000.000 de pesetas, disponiendo de 1.053.000 toneladas á flote, y sus consecuencias repercutirían, en primer lugar, contra las demás Compañías continentales del Norte de Europa, y en especial contra las alemanas, entre ellas el «Norddeutscher Lloyd» y la «Hamburg-Amerika», quienes inconscientemente, ante el enemigo común ya preparan sus alianzas recíprocas, con armas casi iguales, pues ambas reunidas representan un tonelaje de 1.065.000 toneladas, dato asombroso que demuestra á dónde ha llegado la expansión marítima alemana en estos últimos años.

Europa entera, y con ella todo el tráfico del mundo, sufrirá las consecuencias de esta *morganización*, y excusado es decir que los fletes en general le serán directamente consecuentes, tanto en el Mediterráneo, como por todo el orbe; no cabe hacerse ilusiones sobre este punto.

Pero aparte de este asunto concreto del temido *trust*, que, sea dicho de paso, aunque alcanza en sus redes á poderosísimas Compañías navieras, no obstante representan un tanto por ciento exiguo del total tráfico marítimo inglés, lo que sí es indudable es que ingleses y alemanes, distanciados, divididos y en competencia recíproca, en tantas cosas, hoy concurren en una sola idea y en un temor común: llegar á ser absorbidos por los Estados Unidos en asuntos marítimos, comerciales é industriales, por ese exuberante capital *yankee* que todo lo invade y cautelosamente, al amparo de las leyes liberales europeas, se cobija bajo pabellones extranjeros, esperando, á no dudar, momento propicio de incautarse del material que tan bondadosamente le da albergue. Para evitar esta contingencia ha nacido la idea, tanto en Inglaterra como en Alemania, de establecer nuevas leyes, bajo la base de la necesaria é indispensable nacionalidad del capital impuesto en las Compañías navieras del país, plagiando así con esta medida radical aquellas antiguas leyes inglesas que disponen que ningún extranjero

pueda tener propiedades inmuebles en el Reino Unido.

El remedio, según se ve, es de los de carácter desesperado, pero la sola idea lanzada demuestra bien á las claras toda la magnitud del peligro.

Las Compañías ó Sociedades existentes son todas de carácter anónimo, y por otro lado el capital en los tiempos modernos es como el aire puro y vivificante que se esparce é infiltra por todos lados, especialmente allí donde más se siente su ausencia y sus necesidades vitales é higiénicas, y justo es confesar que á la vieja Europa, con sus crisis financieras, sus agotamientos, sus emigraciones y demás alifafes propios de la edad, quizás le sea contraproducente el tapar puertas y ventanas en sus vetustas moradas á este soplo de vida regeneradora para sus propias cajas agotadas y sus decrepitos organismos; pero por otro lado, siendo, como he dicho antes, la Marina mercante el órgano básico de la respiración nacional, indispensable á la vida de un país, entregarla á manos extranjeras es abdicar la base más preciada de la potencialidad naval y con ella empeñar peligrosamente la existencia de una nación.

En uno de los últimos días del transeurrido mes de Febrero se ha celebrado con gran pompa el 50.º aniversario de los asilos para marineros, llamados en Inglaterra *Sailor's Home*, y esparcidos hoy por todo el orbe con sus beneficios y humanitarios resultados. Una de las peores y malditas contingencias de la vida del hombre de mar es encontrarse desembarcado en puerto extraño y extranjero de América ó Europa, siendo, por lo regular, víctima señalada de la avaricia de taberneros y posaderos, cuando no de compañías y sociedades nefastas, montadas *ad hoc* para explotarle en breves días, saciada el ansia inocente de la libertad terrestre, cual vagabundo abyecto recorre doloroso calvario que en nada cuadra á sus naturales costumbres de á bordo. A evitar en parte tan desgraciados accidentes al marinero honrado, que por causas fortuitas quede desembarcado lejos de la patria, tienden los *Sailor's Home*, donde, á veces gratis, á veces por dispendio modestísimo, encuentra el marinero siempre albergue, manutención y mano protectora que le procure nuevo embarco ó empleo.

La estadística de esta institución benéfica arroja cifras consoladoras: 110.000 hombres socorridos durante el año pasado, que contrasta espantosamente con un artículo que acabo de leer sobre la *trata de blancos* en ciertos puertos de los Estados Unidos, donde sociedades especiales se dedican á inducir á la desertión mediante halagos engañosos á los marineros europeos, que cándidamente abandonan sus buques, poniendo en grave aprieto á Capitanes y armadores, que sólo á fuerza de *dollars*, mediante los mismos agentes y sociedades, pueden encontrar brazos para el regreso del buque.

Los infelices que caen en las redes de estos *bandidos y vampiros de sangre*, como los llama un periódico de Portland, tienen luego que acabar por venderse al mejor postor, aniquilados, entrampados y con la obligación de servir de balde allí donde un alma caritativa en forma de Capitán ó armador satisfaga su rescate á la sociedad, que como tal cobra por adelantado el dinero que ha ido proporcionando á su asociado durante los días que permaneció en tierra bajo su protección halagüeña.

La prensa marítima inglesa, la alemana y la francesa se lamentan amargamente contra estas plagas organizadas en territorio yankee, y procuran por todos los medios advertir de tales peligros á sus personales mercantes, y yo modesta-

mente transcribo la noticia, por lo que pudiera valer, á nuestros pobres incautos españoles.

Como complemento á este asunto protector del personal marítimo, justo es hacerle amplia propaganda al desvelo que demuestran para los suyos ciertas sociedades navieras alemanas, cuyo ejemplo debiera de ser imitado por todas. El «Norddeutscher Lloyd» tiene instituidas en su seno tres cajas de previsión, las cuales se alimentan del capital de la Compañía, de donativos y una pequeña parte de los sueldos del propio personal.

Es una de ellas la llamada «Seeman's-Kasse», ó sea caja de ahorros para todo el personal; otra, la «Wittwen und Waissen Pension Kasse», para viudas y huérfanos, y la tercera, la «Elisabeth Wiegand-Kasse», fundación benéfica para socorros varios, que lleva el nombre de la señora Wiegand, esposa del Director general de la Compañía.

Este año se han modificado los estatutos de la «Seemann's-Kasse» en beneficio de los asociados. Se han mejorado las pensiones y las indemnizaciones que reciben los individuos según su cargo y categoría á bordo, en los casos de naufragio, incendio ó pérdida involuntaria de efectos y enseres. Las pensiones están arregladas de manera gradual, y resulta que al cabo de ocho años recibe el individuo una pensión equivalente al 25 por 100 de su último sueldo, y así sucesivamente hasta los veinticinco años de servicio, que ya le corresponde el 50 por 100.

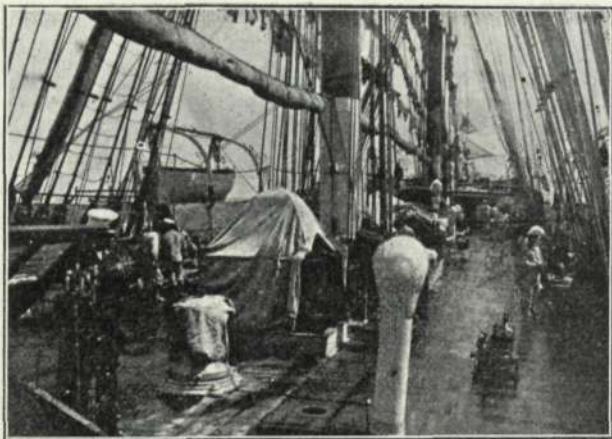
Las indemnizaciones por efectos y enseres particulares en caso de pérdida del buque, son:

Para el Capitán.....	1.700	pesetas.
Para el primer Oficial.....	1.500	—
Para el primer Maquinista.....	1.500	—
Para los demás Oficiales.....	1.020	—
Para Maquinistas subalternos, Contramaestre, Cocinero, etc.....	700	—
Tripulantes de cubierta y máquina, 400 á... ..	500	—
Camareros y pinches.....	250	—

Además, el carpintero y el Contramaestre perciben una cantidad por las herramientas de su uso particular. Estas indemnizaciones se pagan también á las viudas y huérfanos menores de diez y seis años.

Estas instituciones previsoras de Cajas de ahorro y pensiones no deben ser peculiares tan solo de las grandes compañías, pues si bien es cierto que tamañas entidades poderosas, son campo más propicio para unificar intereses de un personal numeroso, la iniciativa individual es, y debe ser siempre, el principal factor de su existencia, y á parte de que la caridad inagotable del público y de personas filantrópicas coadyuve á sus efectos y de que los Consejos de administración de las Sociedades navieras comprendan en sus gastos cierta misión obligatoria en el orden moral y social, patrocinando estas Sociedades de Socorros mutuos y depositando á beneficio de ellos parte de sus rendimientos en los negocios, la idea del ahorro, de la previsión y de la propia conveniencia en el hombre de mar, debe ser el sostenimiento esencial de ellas. Predíquese é incúlquese en el personal naval estas máximas salvadoras y estos buenos ejemplos, y no olvide nunca el hombre de mar que en este punto esencial de la vida práctica debe más que nunca aplicar aquellos principios que harto duramente le enseñan sus eternos enemigos, las olas, y es la máxima sabida de: «para que Dios te ayude, empieza por ayudarte á tí mismo».

Dos novedades en materia de construcciones puedo señalar hoy á mis lectores, y se refieren ambas á tipos de bu-



DESPUÉS DEL BALDEO

ques mercantes llamados á auxiliar en tiempo de guerra á las flotas combatientes.

Dejando á parte la ulterior determinación sobre el alcance que debe tener este auxilio esperado de los buques de comercio á sus Gobiernos respectivos en momentos apurados, sobre lo cual disienten abiertamente las eminencias técnicas de todas las naciones, discusión que no es propicia aquí, ni quizás pudiera yo hacerla con toda la imparcialidad que merece y sería mi deseo y obligación de cronista, y dejando que la verdadera práctica del momento solemne justifique ó venga á modificar ideas é ilusiones de cada cual, me limitaré á exponer los tipos de construcciones y lo que de ellos se espera.

Será mi primer presentado el vapor ruso *Smolensk*, que bajo la denominación de *crucero auxiliar*, acaba de entregar la casa inglesa «Hawthorn Leslie» á la Flota Voluntaria del mar Negro, último de los buques construidos para cumplir el contrato del Comité de la Escuadra Voluntaria con el Gobierno, al amparo de la ley de 1892, que expiraba ó caducaba en Enero de 1902. Con este buque se ha completado el número de los que componen esta escuadra auxiliar que hoy consta de diez y seis unidades, seis de ellas con velocidades de 19 á 20 millas.

El *Smolensk*, como sus hermanos gemelos *Kherson* y *Moskova*, lleva calderas Belleville y desarrolla 20 millas de velocidad en tiempo de guerra.

Para los usos del tráfico ordinario en tiempo de paz, entre Odessa y Vladivostok, bajo bandera mercante, que es el cometido de esta Flota Voluntaria, se ha adoptado el régimen oficial de 14 millas, y como quiera que otras velocidades superiores á ésta no resultan económicas para los negocios de la Compañía, en el *Smolensk* ha procurado cumplir este requisito beneficioso de los tiempos normales, sin detrimento de las exigidas 20 millas para tiempos guerreros, y sin caer en el error de tener que llevar las máquinas construidas para tamaños esfuerzos límites, siempre, y durante años y años, á regímenes restringidos; para todo lo cual, ha introducido el ingeniero constructor del *Smolensk* la novedad de instalar cuatro máquinas propulsoras independientes de triple expansión, que por parejas accionan los dos propulsores del buque. En tiempos ordinarios, y para velocidades de 13 á 14 millas, solo dos máquinas funcionan, quedando otras dos de reserva para acoplarlas en tiempo de guerra, á fin de conseguir las máximas velocidades de 20 millas.

Creo que es algo prematuro emitir juicio concluyente so-

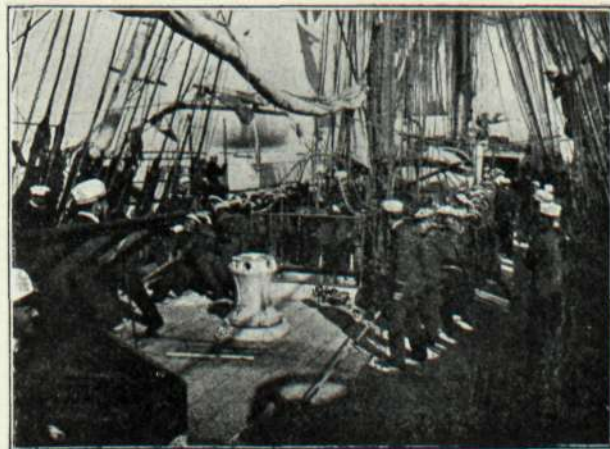
bre esta innovación, que quizás sólo la Compañía en sus rendimientos podrá juzgar, pues el peso y el espacio inerte que esto representa y la amortización del capital invertido en estas dos máquinas de reserva, debiera compararse con los consumos de combustible y la economía que en ellos se haga, relacionado todo, es claro, con el número de viajes y días de navegación, que la bendita paz puede permitirle al buque navegar bajo pabellón mercante.

La segunda novedad en construcciones auxiliares, se refiere al vapor mercante *Colonia*, que ha lanzado al agua la casa «Wigham Richardson» para la «Telegraf Construction and Maritenance Company», destinado al exclusivo objeto del servicio de cables telegráficos, tanto en paz como en guerra. Sus dimensiones son extraordinarias dentro de las acostumbradas en esta clase de buques, y puede llevar en sus bodegas hasta 3.000 millas de cable continuo, que representan un peso de 10.000 toneladas. La velocidad máxima se ha amoldado á las exigencias de las modernas escuadras, á fin de que el *Colonia*, en caso necesario, pueda acompañarlas en sus operaciones estratégicas, y además las instalaciones propias de su especial cometido no han impedido que el buque esté preparado para recibir también á su bordo un número determinado de cañones, fácilmente montables, para propia defensa, y debida preparación de focos eléctricos, embarcaciones menores, etc., etc., á fin de poder hacer de por sí las operaciones de su especialidad ante costas enemigas, sin auxilio ajeno.

Voy á terminar esta crónica relatando un caso triste en los anales marítimos, del cual, en buena hora sea dicho, no hay precedente en la bandera española.

En las costas de Sunderland, el remolcador inglés *Flying Dragon* remolcaba el brik-barca francés *Quillota*; encapotado el tiempo y bajo un chubasco duro, ambos buques se vieron aconchados sobre los arrecifes, y el Capitán del remolcador, egoistamente y sin previo aviso, picó los remolques, sordo á los clamores de auxilio de la tripulación del *Quillota*, quien, desamparado y sin gobierno, se estrelló contra las rocas, con pérdida de vidas. La conducta egoísta y antihumanitaria del *Flying Dragon* acaba de verse ante los tribunales ingleses, quienes, si bien han condenado al Capitán al pago de indemnización por la pérdida del buque francés, no han encontrado, según dicen, razón alguna para castigar su falta de humanidad y egoísmo en procurar el salvamento de vidas.

Los periódicos franceses, claro está, claman y se desatan contra tamaño juicio brutal, que tanto contrasta con las le-



IZANDO LOS BOTES

yes de conciencia, innatas en el hombre de mar, que siempre ha sabido jugarse la propia vida en auxilio de aquellas víctimas que á diario absorben los elementos desencadenados, y sólo se consuelan pensando que al lado del triste ejemplo del Capitán inglés del *Flying Dragon* están las benditas Sociedades de Salvamento de Náufragos, con su heroico personal filántrópico, esparcidas por todo el orbe.

MARIO RUBIO MUÑOZ.

La corbeta *Nautilus*

Escuela de Guardias Marinas

II

En el artículo anterior dejamos pendiente de contestación la pregunta de si la corbeta *Nautilus* llenaba ó no la misión que debe tener un buque de instrucción, tal como debe ser, á lo que cabe responder que hace lo que puede, y que quien tal hace, no está obligado á más.

Ahora bien; el Oficial de Marina, en la actualidad necesita hacer práctica de navegante, astrónomo, artillero, torpedista, maquinista, electricista, hidrógrafo, táctico, estratega, y de otras muchas cosas, que requiere conocer en grado más ó menos principal, y á lo cual, en su mayor parte debe responder el buque Escuela de aplicación, pues no es posible tener un buque para cada cosa.

No hace mucho tiempo que alguien dijo que teníamos una Marina de escuelas, seguramente porque no conocía las muchas que tienen las demás naciones, entre ellas Alemania, que las ha aumentado considerablemente, é Inglaterra, que materialmente las tiene por docenas; lo que no constituye ningún problema docente, sino perfectamente económico. En efecto; sería mucho mejor instruir al personal en los propios buques de combate; en lo que, lejos de perder aquéllos con el uso, ganarían mucho, como en contra de la teoría ha demostrado la experiencia, que los buques han durado más y han estado en mejor estado, cuanto más han trabajado; y se conseguiría que en el momento preciso todo funcionara, no dándose el caso que acaba de acontecer en las maniobras de la escuadra inglesa en el verano último, de que TODOS los destructores de torpederos quedaron con sus máquinas inútiles, y por consiguiente inútiles también los buques desde el primer momento. Pero sostener los buques todos en tal actividad, equivaldría á gastar el presupuesto de guerra, y no hay nación en el mundo que pueda soportar ese enorme gasto, como un estado normal. De ahí las Escuelas, que no son precisamente lo

que su nombre indica, sino un medio de adiestrar al personal con más economía.

Para hacer práctica de navegación hay que navegar, y como para que funcionen las máquinas hay que consumir vapor, y el vapor es carbón, y el carbón son pesetas: y como de navegar constantemente los grandes acorazados de 10.000 caballos para arriba se necesitarían muchas toneladas de pesetas, por no decir de carbón: de ahí que es preciso que el buque Escuela tenga máquina lo más pequeña posible, para que, yendo á toda fuerza, gaste poco, y que andando el buque poco, funcione aquélla muchos días.

Necesita el Oficial de Marina hacer práctica de máquina, y abandonar esas marchas económicas que hacen no poco daño á los maquinistas que á ellas se acostumbran; por lo cual es preciso que la máquina del buque de instrucción sea pequeña, para que funcione á su máxima potencia, sin mayor gasto.

Para que el Oficial haga práctica de artillería, tiene que tirar mucho; pero los proyectiles tienen que ser torneados como pieza de relojería, y cada vuelta de torno representa un número de pesetas, multiplicado por un coeficiente. Para tirar es preciso pólvora, y los explosivos modernos, á juz-

gar por lo que cuestan, deben estar hechos como las medicinas chinas, que algunas se hacen con perlas machacadas. Ahora bien; tirar con las piezas de los acorazados representaría una cantidad muy respetable de millones; y para evitar ese gasto, los buques escuelas con cañones medios llenan ese cometido económicamente, además de que en un acorazado hay una reducida dotación, y en un buque escuela se reúnen 50 ó 60 Oficiales alumnos, que equivale á multiplicar por tres ó cuatro el número de los que se ins-

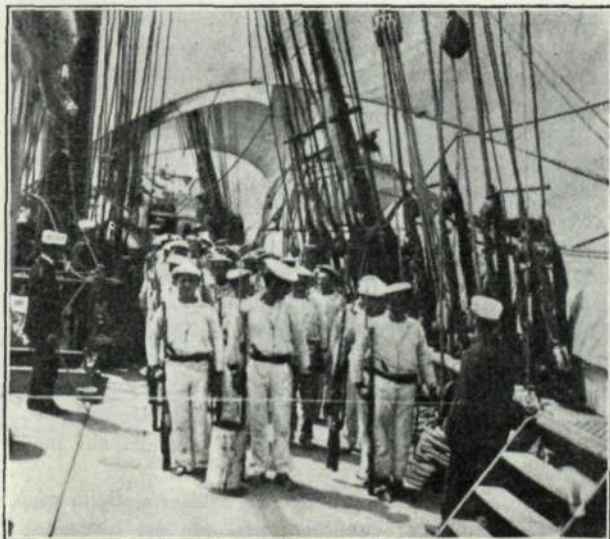


CARGANDO EL APAREJO

truyen. No quiere esto decir que los propios buques de combate queden como dentro de un fanal para recibir el personal de las escuelas sólo en el momento de ir á buscar al enemigo, con lo que habría la seguridad de que para nada servirían; nada de eso; es preciso también hacer ejercicios con los propios buques, y sobre todo al declararse el estado de alarma. Pero recibiendo el personal de las escuelas, ya suficientemente adiestrados, aquellos buques que, por ejemplo, hubieran tenido que gastar diez para sus ejercicios, les bastaría con dos; y calculando lo que cuesten las escuelas, resultará una economía, por lo menos, de un 70 por 100 de lo que se hubiera gastado sin ellas, para obtener el mismo resultado.

Queda, pues, demostrado que las escuelas son necesarias á toda Marina; porque en todas el gasto es relativo, y, por consiguiente, dentro de esa relación, la economía es precisa para todas.

Y reconocida esa necesidad, ¿llena la *Nautilus* la misión de sostener la competencia del personal que instruye? Seguramente que no, pues el Oficial tiene que ser maquinista y



EJERCICIOS MILITARES

la corbeta de instrucción no tiene máquina; tiene que practicar la artillería, y los cañones son demasiado pequeños; aparte del curso que los Guardias marinas han de hacer después, y así entendemos que nada hay más urgente en este momento que la construcción de los dos buques escuelas tanto tiempo hace proyectados, sobre lo que presentamos un programa completo al Ministerio en 1892, antes por cierto que aparecieran algunas escuelas extranjeras tal cómo las habíamos proyectado para nosotros.

Por consiguiente, á la *Nautilus*, aparte de lo que artificialmente se ha creado debido al celo de sus Comandantes, le queda únicamente la parte interesantísima de la navegación y de la vela. Y surge aquí tremenda la cuestión de si los buques de instrucción han de ser exclusivamente de vapor ó de vapor y vela, predominando ésta, sobre lo que se ha discutido mucho y con encarnizamiento, optando unos sólo por el vapor y otros por el contrario, por el antiguo motor, cuyos pareceres no tengo delante, aunque sí muy presente su esencia, tanto mas, cuanto no estoy conforme con ninguna de las opiniones que he visto expuestas sobre la materia.

La nuestra es que el buque de instrucción tiene que tener un aparejo completo, no para que se aprenda á manejar el trinquete y el velacho como lo hicimos los que alcanzamos los buques de máquina auxiliar, sino para conocer el mar, cada día más difícil para el Oficial de Marina, que tiene que luchar con él con leviantes de pequeño radio metacéntrico, para la mejor plataforma de la artillería, pero que de hecho están en equilibrio inestable á la menor avería; ó con torpederos que se revuelcan entre las olas como un pez en la agonía; y el mar no se puede estudiar sino navegando á la vela, pues mientras Dios no arregle las cosas de otro modo, desde Adán hasta la fecha, es el viento el que encrespa las olas y convierte la tranquila superficie de los mares en un deshecho movimiento de la masa líquida de aterradoras condiciones para buques que se han hecho más para combatir á los hombres, que para luchar con ese elemento, con quien no se cuenta en el día de las pruebas.

La vela, á nuestro juicio, es un medio, no es un fin: con la ventaja inmensa de que tiene á los buques muchos días en la mar, único medio de que en muchos días se presenten muchas clases de tiempo y muchas circunstancias. Sólo navegando á la vela se hace el hombre observa-

dor del tiempo, de los celajes, de la influencia del viento en el movimiento de las olas; y todo eso y la costumbre, que sólo se adquiere con muchos días de mar, es lo que inclina nuestro voto á los partidarios de la vela, pero no por la vela, sino por sus consecuencias.

Es cierto que para manejar un torpedero se necesita una educación especial, pues con razón se compara al que está en cubierta con el que estuviera sobre el techo de los coches de un tren rápido, á mas del espantoso movimiento y las sacudidas de esos buques cuando van con alguna velocidad contra la mar, á cuyas sacudidas no hay hombre de mar que en un principio no pague su tributo á Neptuno como un novato. Es igualmente cierto que para manejar ya un torpedero, ya un acorazado en noche oscura, sin luces, oyendo la rompiente que levanta el espolón del vecino, se necesita una fibra especial; pero eso no lo enseña ningún buque de instrucción, sino los buques mismos, y ya á Oficiales completamente hechos.

El buque de instrucción no puede pasar de enseñar el manejo de los elementos que constituyen la nave de guerra, no el manejo de ésta, que son otros cantares; su misión es sostener esa fuerza inmensa que han tenido siempre los Oficiales del Cuerpo general de todas las Marinas, de poder decir en todo lo suyo esto se hace así, haciéndolo.

En esta época de enciclopédicos sin base y que en la mayor parte de los supuestos conocimientos no pasan de teóricos, un personal que reúna á sus grandes conocimientos científicos de conjunto dirigidos siempre con espíritu de aplicación, el poderoso elemento de saberlo llevar á la práctica, reúne condiciones de superioridad á que tienen que someterse todos los demás elementos; y por lo tanto es necesario que se desenvuelva en los buques de instrucción con medios de poder hacer por sí mismos cuanto el Oficial tenga que mandar otro día.

A bordo de la corbeta *Nautilus* se han remediado cuanto ha sido posible sus deficiencias, pero el buque únicamente ha podido llenar por completo su misión en lo de navegar y hacer estudiar el líquido elemento á sus jóvenes alumnos. Pero si no es un engaño que se piensa hacer Marina, es urgentísimo sobre todas las demás cosas que se construyan esos buques de instrucción, que mantengan una buena parte del personal en la mar, sosteniendo esas costumbres, esas tradiciones y el conocimiento del manejo del material moderno; pues si llegamos á tener escuadra puede ocurrir que perdido todo se halle un vacío inmensamente más difícil de llenar que el de los buques que faltan.



VIRANDO EL CABRESTANTE

El sostenimiento de las Escuelas en buques apropiados y de un núcleo de escuadra armada, guardadoras ambas de costumbres y tradiciones, sería completamente necesario á la reconstitución del poder naval, si se intentara de verdad algún día: pues hoy por hoy ni para la Patria ni para la Marina se vislumbra salvación.

VÍCTOR M. CONCAS

El problema de la Marina mercante

IV



A comparación de las estadísticas del artículo anterior, nos demuestra: 1.º Que España tiene *miseria* de densidad de población, base de todas las otras miserias; 2.º, que si es verdad que en Europa ninguna otra nación ha tenido mayor aumento relativo de comercio, es un aumento referido á un tipo, que es el más bajo entre todas las naciones, excepto Rusia, que por sus condiciones especiales no puede entrar en esta comparación. Siendo nuestra Patria una nación casi virgen en explotación natural, el comercio ha de aumentar en proporción mucho mayor que las otras

naciones en estado más adelantado, de manera que el tipo de 85 pesetas por habitante ha de triplicarse al menos (1).

Pero en España, siendo una de las naciones más ricas del mundo por naturaleza, resulta que los españoles son pobres, pues según una estadística publicada hace tres años por el *Dictionary of Statistics*, cada yankee tiene 3.391 francos, cada inglés tiene 5.375 francos, un francés tiene 5.167 francos; siguen los alemanes con 3.000 francos y los españoles sólo tienen 2.212 francos. Si multiplicamos este capital particular por el número de habitantes de cada nación respectiva, veremos que en España hay poco dinero y que por consiguiente para desarrollar sus riquezas naturales precisa que vengan los capitales extranjeros.

Lo peor de todo es que en España no tenemos educación, y quizá no tenemos sentimiento mercantil; porque es público y notorio que, en vez de emprender nuevos negocios, los españoles, en general, son más amigos de cortar cupones cada semestre; y público es también que en los Bancos nacionales hay guardados en depósito grandes capitales improductivos. Mucho puede influir en ello la falta de criterio fijo económico en nuestros gobernantes, que continuamente cambian las columnas arancelarias y en todas partes ven contrabandistas, tratando á los industriales como gente sospechosa y sujetando todo el comercio á unas ordenanzas de un rigorismo exagerado. ¿Hay nada más repugnante que ver los carabineros armados con su fusil en los muelles de Barcelona, como si se esperara un desembarco de enemigos? Es preciso que haya más unión entre los gobernantes y los gobernados, y si es indudable que éstos muchas veces tratan de defraudar los intereses públicos, la entereza de las autoridades ha de poner correctivo, no con carabineros armados hasta los dientes, sino por procedimientos más en armonía con el progreso moderno, y de de esta manera ejemplo saludable á los infractores.

Nuestra Marina mercante ha aumentado en tonelaje más del cuádruple. Pero, hay un *pero*: y es que si descontamos el tonelaje postal subvencionado y los buques que sólo tienen de españoles la bandera y la tripulación, ¿qué nos queda? Seguramente bastante menos de la mitad del tonelaje, y aun éste, compuesto en su casi totalidad de barcos muy medianos. No critico á los navieros que compran en el extranjero barcos de *ocasión*, pues que no nos corresponde más por pobreza, y sobre todo á causa de la legislación equivocada que administra el negocio marítimo. Pero al menos estos *ferrovechi* que sean barcos de veras, y que una inspección facultativa rigurosa los declare buenos para navegar.

No debemos de enorgullecernos por el aumento de tonelaje

y ser la quinta nación en este orden, pues nos encontramos ahora con que nuestros *ferrovechi* no pueden competir con la baja actual de fletes y tienen que amarrarse en cuatro, si no viene pronto una medida protectora.

Y estos conflictos son naturales cuando los negocios no se fundan en bases sólidas.

Con una acertada legislación protectora para nuestro pabellón, éste podría figurar con un 70 por 100 en nuestra importación y exportación y además tener la privativa del cabotaje, todo lo cual significaría la necesidad de un crecido tonelaje con vida propia, sin temer las oscilaciones de los fletes, pues las medidas protectoras nos defenderían de la competencia de los otros pabellones con muy poco sacrificio para el Erario, como veremos más adelante. La cuestión, en mi concepto, estriba en no tener más tonelaje que el necesario para nuestro negocio, y entonces los barcos, nuevos y buenos, indudablemente sustituirían á los *ferrovechi*.

El balance comercial que publica la *Gaceta de Madrid* del día 21 de Febrero último, nos dice que sólo en bacalao importamos el año último cerca de 45 millones de kilogramos, de algodón unos 78 millones y de carbones minerales 1.956 millones de kilogramos (1); de manera que estos tres solos partidos suman 2.075.000 toneladas métricas de peso.

En la exportación tenemos, como partidas principales de peso, el mineral, por unos 214 millones de kilogramos, y el cloruro de sodio, por cerca de 305 millones, sumando estas dos partidas 519.000 toneladas métricas de peso. Teniendo que añadir como cantidad importante los frutos agrícolas y del mar, que entran por la importante cantidad de kilogramos 623.700.000.

Ahora bien; nuestra aspiración ha de ser anular la importación del carbón mineral, convirtiéndola en movimiento de cabotaje y en exportación á Portugal, Italia, Austria, Grecia, Turquía, Rusia, Túnez y Argelia, lo que puede realizarse dentro de más ó menos tiempo, explotando las minas debidamente, construyendo embarcaderos y convoyes ferroviarios que presenten el carbón á la boca de las escotillas con la mayor economía posible. De manera que este tonelaje para nuestra Marina no se pierde, sólo se modifica cambiando de importación en cabotaje y exportación.

La importación de algodón ha de aumentar en proporción al aumento de densidad de población y riqueza, que permita desarrollar la industria, y lo mismo resultará con la importación del bacalao, que es un precioso elemento para las clases jornaleras, por la parte azoada que contiene.

Con la exportación tenemos que, si ha disminuido nuestro mercado de vinos comunes, que son los que envasados en pipas ocupaban un crecido tonelaje de nuestra Marina, en cambio aumentará mucho nuestra producción minera y la agrícola, que por su riqueza y situación geográfica de España es insustituible en los mercados del Norte de Europa. La mayor parte de nuestra exportación agrícola se efectúa por la vía terrestre, pero es indudable que el día que tengamos vapores rápidos y habilitados expresamente para esta clase de negocio, la mayor parte de las frutas y hortalizas seguirían la vía marítima, como más económica, rápida y fácil.

Además, hay que contar con el aumento importantísimo que tendrá la producción agrícola de nuestra Patria cuando sea un hecho el riego artificial proyectado por medio de pantanos y canales, obras de una necesidad apremiante que, si se ejecutan pronto, serán la salvación de España y el verdadero motivo de fomento de sus Marinas militar y mercante, y si no se llevan á cabo es imposible que España levante la cabeza; pues la emigración irá en aumento y solamente prosperarán las industrias extractivas en beneficio de los capitales extranjeros.

Hacen competencia á nuestros frutos, los similares del Mediodía de Italia, Grecia, Túnez y Argelia, cuyos puertos no tienen situación tan ventajosa como los de Andalucía, Murcia y Valencia. Pero es preciso presentar la mercancía, al menos, con la misma pulcritud y buen gusto que los extranjeros. Esto, que parece una nimiedad, es un factor importante en el negocio. Se dan casos en que una forma de frasco de buen gusto artístico, ó una lujosa etiqueta, han con-

(1) Véanse los cuadros estadísticos del artículo anterior.

(1) En España se consideran, como *mínimum*, 13.244 kilómetros de superficie hullera.

quistado un mercado. Antes, nuestras latas de sardinas en aceite dominaban en el mercado de los Estados Unidos, que hemos perdido por usar aceites de baja calidad ó mal refinados.

Es indudable que, suponiendo una participación á nuestra bandera del 70 por 100 del tráfico comercial que acusa la balanza del año último, podemos mantener muy bien medio millón de toneladas en barcos de vapor de altura y gran cabotaje.

Este tonelaje crecerá de una manera grande el día que nuestra Marina cuente:

1.º Con dos puertos francos, uno en la costa mediterránea y el otro en la costa atlántica.

2.º Con el recargo á los terceros pabellones, de manera que en la importación, las mercancías sólo puedan venir ó en bandera nacional ó en la bandera del país productor.

3.º Cuando acertados tratados de comercio nos abran los mercados de toda la América latina. Esta tercera condición sería motivo para un importante desarrollo en nuestras industrias manufactureras, particularmente en los géneros llamados de punto, cuya industria ha alcanzado un gran nivel de perfección en Cataluña.

Los almacenistas de productos exóticos se proveen en los puertos de depósito extranjeros, lo que para ellos es una gran ventaja, pues sólo piden pequeñas partidas, según las necesidades del mercado nacional; pero el consumidor resulta perjudicado por salir la mercancía recargada de precio. Ejemplo práctico: Habiendo observado que los fletes de nitrato desde Chile á Europa son remuneradores para buques veleros, creí que sería negocio comprar algunos con bandera uruguaya, en el caso de que en España se consumiera una cantidad importante de aquel producto; pues para el viaje de ida siempre tendríamos un pequeño flete de sal para el Río de la Plata, cuando no cosa mejor. Y en efecto; el mercado español consume nitrato para mantener un par de grandes veleros, cuando menos; pero los almacenistas que consulté me dijeron que no entrarían en el negocio, por preferir hacer los pedidos al extranjero por pequeñas facturas. Como este ejemplo los hay á centenares.

Esto sólo puede corregirse por medio de las tres medidas protectoras antes citadas.

Es indudable que con el recargo á los terceros pabellones nuestros dos puertos francos serían centros de depósito, y si en verdad esto, quizá causaría alguna baja en el comercio de gran cabotaje, lo que tampoco puede asegurarse, en cambio la navegación de altura quedaría muy favorecida y el consumidor muy beneficiado.

Estas tres medidas protectoras son independientes de otras especiales, propias del barco y del constructor, de que trataremos en otro artículo, las que han de ser variables, por tener que estar en relación con los procedimientos de protección análogos que adopten las otras naciones.

Las tres medidas de protección mencionadas, son de carácter absoluto, se refieren solamente al desarrollo de nuestro comercio, apoyado en el crecimiento de las industrias y teniendo por objetivo el beneficio del consumidor.

Luego, hay que usar anteojos de larga vista. Digo esto, porque, como dicen los yankees, y creo que tienen razón, Europa es una vieja chocha, y si, como hemos dicho, nuestros frutos siempre tendrán mercado en las naciones del Norte de esta vieja, no hay que adormecerse y confiar solamente en este tráfico; es conveniente buscar mercados en los pueblos nuevos, y á este fin debemos procurar, además de conquistar los mercados de la América latina, introducirnos en los mercados asiáticos y africanos, que son de gran porvenir.

Tomemos ejemplo de la previsora política de Alemania, que en pocos años se ha convertido en potencia de primer orden colonial y marítimo, y actualmente su pabellón domina en los mares de la China y Amarillo, siendo la desesperación de *Jhon Bull*, que, quizá por este motivo, ha roto su espléndida neutralidad y se ha aliado con los amarillos del Sol-naciente, por temor que su pabellón no vaya perdiendo terreno en el comercio del extremo Oriente.

Así obran las naciones previsoras; obrar de otra manera, es un suicidio.

Como se ve, el problema de la Marina mercante no tiene nada de sencillo; es muy complejo, por estar directamente relacionado con todas las fuentes de riqueza de la nación. «No hay comercio nacional sin Marina nacional», dijo el economista M. Lefevre Pontalis. Y yo añado, que no hay

independencia nacional sin Marina propia: dígalos el estado lastimoso y vergonzoso en que estaba nuestra Patria en los últimos tiempos de la dinastía austriaca, que por no tener Marina nacional, se ejercía todo nuestro tráfico comercial, aun el de cabotaje, en buques holandeses.

Terminaré la primera parte de este estudio con las siguientes palabras del eminente M. Lockroy:

«No existen cuestiones más importantes, hasta diré más vitales, á la hora actual, que el problema marítimo. Este preocupa al universo. Todas las naciones se agitan y trabajan para resolverlo. Está enlazado, íntimamente, con todos los graves problemas políticos y sociales que se imponen hoy á nuestros espíritus con formidable intensidad. De la manera cómo se resuelva este problema depende el destino de la nación. No es un motivo que el Emperador alemán dijera un día: *Nuestro porvenir está en el mar*. No es un motivo tampoco que M. Von der Goltz, añadiera: *Un pueblo que descuida su Marina no merece ser considerado*. Ambos piensan muy acertadamente. La Marina es un instrumento indispensable de prosperidad. El mar, que en otros tiempos separaba los pueblos, ahora establece entre ellos lazos de unión.»

JOSÉ RICART Y GIRALT

Barcelona, 12 de Marzo de 1902.

La telegrafía sin hilos aplicada á la navegación

III



El interés grande han merecido los ensayos de telegrafía sin hilos entre Inglaterra y Terranova, practicados en el pasado mes de Diciembre, á mucho mayor son acreedores, en nuestro juicio, los que ha practicado recientemente Marconi en su viaje de Inglaterra á New-York á bordo del vapor *Philadelphia*, de la U. S. M. S.

Perseverantes en nuestro propósito de ir vulgarizando cuanto se refiere á un sistema de comunicaciones que en la navegación está llamada á ocupar lugar prominente, dedicaremos este artículo á narrar lo ocurrido en este viaje, comenzado en Southampton el 22 de Febrero y terminado en New-York el 28.

El alcance de estas pruebas prácticas parece acrecentarse desde el momento que las de Terranova tuvieron una brusca terminación, que para muchos ha sido motivo originario de duda acerca de la veracidad de las señales percibidas.

En las de ahora, más concluyentes y de mucho mayor alcance, no se ha omitido la presencia de testigos, y hasta han llegado á fotografiarse signos, letras y firmas, como testimonio de inexcusable autoridad.

Podrá muy bien ser, como muchos afirman, que Marconi no sea inventor de nada fundamental referente á los principios en que la telegrafía por ondas eléctricas se basa. Desde luego no ha descubierto las ondas que el sabio alemán Hertz y el eminente matemático Maxwell definieron y comprobaron. Tampoco puede atribuírsele la paternidad de ser el primero en idear un aparato para revelar á distancia la existencia de esas ondas. Ni el *cohesor* (según Logde), ni el *radio conductor* (como le llama el físico francés Branly), son obra de Marconi. Es verdad.

Pero hay que reconocer ante la evidencia de los hechos que Marconi tiene un mérito especial, por ninguno alcanzado hasta el día: el de haber llevado los inventos ajenos de este orden á tal grado de progreso y perfección, que ha hecho viable la telegrafía sin hilos para distancias, que ni so-

ñadas fueron por ninguno de los que precedieron en estudios y trabajos de esta naturaleza.

Otra característica de Marconi es que procura parecerse, en lo de la rapidez de sus movimientos, á las ondas que estudia, analiza y explota. Hoy lo vemos en New-York, á los pocos días en Terranova, cuando menos se piensa en Inglaterra, ya en el Canadá, después en Italia. El 26 de Enero llegó á Londres, después de estar algunas semanas en América para los experimentos de Signal Hill, pues bien, el 22 de Febrero partía de nuevo para New-York, después de dar cuenta de sus experimentos á la *Marconi, Company*, visitar las principales estaciones de telegrafía sin hilos de Inglaterra, convenir el plan de las prácticas de señales que durante la navegación había de transmitir con Poldhu, reforzar los elementos de esta estación para dar más vigor á las ondas, montar en el vapor *Philadelphia* su estación transmisora y receptora, discutir y confeccionar un convenio con el Canadá para precio de telegrafía con Inglaterra, por su sistema (diez centavos palabra), y no sabemos cuántas cosas más.

Acompañamos aquí el retrato de esta celebridad, que ha sido publicado recientemente por la importante revista de los Estados Unidos *Electrical World and Engineer*.

La letra S ha sido en esta ocasión también la elegida por Marconi para ser teleografiada diariamente. Y se comprende esta designación, porque en el telégrafo Morse es la más sencilla.

Además de estar una hora la estación de Poldhu telegrafando diariamente la letra S, con descanso de cinco minutos, después de llevar diez transmitiendo esta señal, debería pasarse un telegrama al final de cada una de esas horas. Este plan de campaña había de seguirse desde la tarde del sábado 22 de Febrero, hasta el sábado por la noche del 1.º de Marzo, fecha más alejada en que se suponía la llegada á New-York del *Philadelphia*.

Los aparatos se instalaron á bordo, en un camarote contiguo al que ocupaba Marconi, existiendo entre ambos alojamientos comunicación, para que en todo momento, lo mismo de día que de noche, fuese



Días.	Distancia á la costa de Inglaterra.	OBSERVACIONES
23 Febrero.	250 millas.	No se pudo obtener comunicación.
23 ídem...	500 —	Todo bien.—Telegrama: ¿Entiende usted?
24 ídem...	1.032 —	Muy bien aquí. Gracias telegrama.
25 ídem...	1.163 —	Dios ayude á usted y á sus acompañantes.
25 ídem...	1.551 —	Todo en orden.—Telegrama: ¿Entiende usted?
26 ídem...	2.099 —	Señal... Imposible ya recibir telegrama alguno, y sí sólo la S.

Para esta última distancia de 2.099 millas, fué preciso hacer un ajuste especial de los instrumentos, y desde las 1.551 en que se recibió el telegrama de ¿Entiende usted?, no fué posible recibir ya ningún otro.

Acompañamos el facsímile de la tira de papel en que está impresa la letra S, repetidas veces transmitida á la distancia de 2.099 millas, y en la cual se consignan datos sobre la longitud y latitud en que se encontraba el *Philadelphia* en esos momentos y la firma del Capitán del vapor.

Esos grupos de tres rayitas que se ven en la cinta, en el lenguaje telegráfico de Morse apenas si significan algo más que una letra del alfabeto, la S. Pero esos diminutos trazos, en orden colocados para formar la combinación que se ha querido hacer con ellas de antemano, producto y expresión son de un movimiento, disturbio ó perturbación operado con el ambiente, fluido imponderable, éter ó como llamársele quiera, en Poldhu (Inglaterra), y trasladado á 2.099 millas de aquel lugar con una velocidad de 300.000 kilómetros por segundo.

Esas rayitas, recibidas en el interior del camarote de un vapor marchando á la velocidad de 20 millas por hora y sin ligazón material ninguna con la costa de In-

Received on S.S. Philadelphia Feb 22/11. Long. 47° 23' W. Distance 2099 (two thousand and ninety nine) statute miles from W. Allen. Capt. W. Allen.

fácil manejarlos al mismo inventor. Y por lo que se refiere á la *antena*, consistió el arreglo en complementar un palo, hasta darle la altura de 150 pies sobre la cubierta alta.

Se hizo el barco á la mar al oscurecer del sábado 22 con dirección al Oeste, participando sus movimientos á las estaciones de telegrafía sin hilos de Nilton, isla de Wight y la de Lizard.

El verdadero ensayo no tuvo principio hasta la siguiente singladura, en la cual el ajuste de los aparatos para irles dando mayor sensibilidad y lo rápido del crecimiento de las distancias, hacían por momentos más y más interesantes el resultado obtenido. Véanse los acaecimientos ocurrido en este orden:

glaterra, son el anuncio de que dentro de muy poco tiempo la navegación del mundo recibirá el progreso por el que lucha desde hace muchos siglos: un sistema de señales, que sea posible en las calmas, en la oscuridad, en las nieblas, á distancia. Esas rayitas vienen á significar, por haber sido impresas á 2.099 millas del lugar en que se produjeron, que la redondez de la tierra no es ya obstáculo, como equivocadamente se suponía hasta hoy, para la telegrafía sin hilos, que en breve transmitirá las ondas dando la vuelta al mundo entero. Para Marconi, reveladoras son de uno de sus más grandes y justificados éxitos. Y para la ciencia eléctrica, un motivo más para afirmar la creencia de que en el siglo XX, en que vivimos, ella ha de invadir todo el mundo.

EUGENIO AGACINO.



SECCIÓN DE LA LIGA MARÍTIMA

Concurso para un Código marítimo.

Convocado por la Junta Central de la Liga Marítima en 20 de Julio de 1901 un concurso para un Código marítimo, y presentados á él tres trabajos con los lemas: «El pez más grande se come al chico en todos los mares», «La Marina mercante es la base principal de la riqueza pública en las naciones marítimas» y «Allá va la nave, ¿quién sabe do va? ¡Ay triste el que fia del viento y la mar!», la Junta, visto el informe de la ponencia nombrada para examinarlos y teniendo presente que, si bien algunos de ellos revelan estudio y conocimiento de la materia, ninguno reúne los requisitos necesarios para que le sean otorgados el premio ó el accésit, con arreglo á las condiciones fijadas en el concurso, entre otras razones, por no haberse sujetado á ellas, especialmente á la primera; ha acordado, de conformidad con lo prescrito en el párrafo 2.º de la condición 6.ª, declarar desierto el concurso y sin opción á los premios ofrecidos á los tres trabajos presentados.

La Junta ha acordado asimismo convocar á un nuevo concurso con arreglo á las condiciones siguientes:

1.ª La Liga Marítima Española otorgará un premio de 5.000 pesetas al mejor Proyecto de Código marítimo, original ó inédito, escrito en lengua castellana por un solo autor, ó por varios en colaboración, comprensivo de cuanto atañe á la Marina mercante, á la pesca y á las demás industrias de mar, y á la jurisdicción administrativa, técnica y penal, así como á las reglas de carácter internacional que puedan ser incorporadas al Derecho positivo, separando en él de la parte dispositiva ó sustantiva, la reglamentaria y de procedimiento ó adjetiva, en forma análoga, por ejemplo, á la del Código de la Marina mercante italiana.

Deberá estar redactado sobre la base de la legislación vigente en España, modificándola según el sentido predominante en naciones como Inglaterra, Alemania, Italia y Francia, cuanto sea compatible con las necesidades de España y esté en armonía con los acuerdos del Congreso Marítimo Nacional celebrado en Madrid el mes de Junio del año 1901.

2.ª También concederá un accésit de 2.500 pesetas al trabajo que, no siendo merecedor del premio, exceda en mérito á todos los demás presentados.

3.ª El plazo para la presentación de los nuevos trabajos en la Secretaría general de la Liga, expira el día 31 de Diciembre próximo venidero, á las doce del día.

4.ª Los trabajos se presentarán escritos con letra clara, señalados con un lema y acompañados de un pliego cerra-

do, rotulado con el mismo lema de aquél, que contenga la firma del autor ó las de los autores, y la designación de su residencia.

Los que quebranten el anónimo pierden todo derecho al premio y al accésit.

La Secretaría entregará recibo de los pliegos presentados, indicando en él el lema y el número de folios ó páginas del trabajo, que sólo será devuelto no resultando premiado, á cambio de este recibo.

5.ª Podrán optar, tanto al premio como al accésit, todos los miembros de la Liga, sin exclusión alguna.

6.ª Terminado el plazo del concurso, la Junta Central de la Liga nombrará una ponencia de su seno que examine los trabajos presentados, y antes de 1.º de Abril de 1903 resolverá lo que estime procedente, pudiendo apartarse de lo propuesto por la ponencia.

Si la Junta juzgase que ninguno de los trabajos presentados merece el premio ni el accésit, podrá declarar desierto el concurso.

Concedase ó no el premio, será potestativo en la Junta acordar ó negar la concesión del accésit.

Tanto el premio como el accésit podrán ser divididos por mitad, si la Junta estima con igual derecho á su obtención respectiva dos trabajos.

7.ª En la sesión dedicada á adjudicar los premios, abrirá la Secretaría ante la Junta los sobres correspondientes á los lemas premiados.

Los sobres correspondientes á los trabajos que no hubieran sido premiados se devolverán con éstos á cambio del recibo.

Las cantidades en que el premio y el accésit consisten serán abonadas á los interesados por la Tesorería de la Liga, en metálico ó en billetes del Banco de España, dentro del mes de Abril.

8.ª Los trabajos que hayan obtenido el premio y el accésit pasarán á ser propiedad de la Liga, y no se podrán publicar sin autorización de la Junta Central.

Si se imprime por cuenta de la Liga el trabajo que obtenga el premio, se le entregarán al autor 100 ejemplares; y si se imprime asimismo el que obtenga el accésit, se le entregarán al autor 50 ejemplares.

La adjudicación del premio ó del accésit no significará aprobación del proyecto de Código por la Liga, que lo utilizará ó modificará, según estime conveniente, para la adopción de un texto definitivo.

Madrid 30 de Marzo de 1902.—Por acuerdo de la Jun-

ta Central, el Secretario general, *Adolfo Navarrete*.

NOTA. Los autores de los trabajos presentados pueden enviar á recogerlos, en unión de los pliegos, cerrados y rotulados con los lemas respectivos, á la Secretaría de la Liga de diez á doce de la mañana, mediante la entrega del recibo correspondiente.

Real Yachting español.

La Comisión organizadora del Yachting español ó Club Central de Unión de Sociedades Náuticas, continúa recibiendo adhesiones. Entre ellas figuran las de todos los Clubs de regatas de España y de sus Presidentes, y de otros propietarios y amateurs tan conocidos como los señores Marqués de Llinas, Pou y Jofre, de Palma de Mallorca; D. José María de Aristeguieta, D. Luis Calisalvo, D. Fernando Colmenares y D. Enrique Pardiñas, de San Sebastian; D. Manuel Corral y D. Victoriano López Dóriga, de Santander; don Miguel Feijóo y D. Angel Barreiro, de La Coruña; D. Enrique Careaga y D. Pedro Laiseca, de Bilbao; D. José Olano, de Barcelona; D. Vicente Moreno y D. José Gómez Cano, de Valencia; D. Enrique Alberola y D. Juan Guardiola, de Alicante; D. Tomás Roda, de Almería, D. José Nagel Disdier, de Málaga, y otros de Madrid, como los señores Duques de Santoña y de Baena, Marqueses de Tovar, Riscal, Santo Domingo, Larios y Villaviciosa de Asturias; señores Drake de la Cerda, Gallo, Olivares, Zozaya y otros, entre ellos numerosos Jefes y Oficiales de la Armada.

Montepío Marítimo Nacional.

Los trabajos que la Junta Central de la Liga Marítima realiza para la constitución del Montepío Marítimo Nacional, institución benéfica de ahorros, socorros mutuos, pensiones y auxilios para toda la gente de mar, están muy adelantados.

La Comisión organizadora sólo espera á recibir algunos datos estadísticos pedidos al litoral, para completar la información administrativa que ha de acompañar al proyecto de estatutos y reglamento de la nueva institución, cuya necesidad tanto se hace sentir en España.

Liga naval portuguesa.

El Secretario perpetuo de esta Sociedad, distinguido publicista é ilustrado jefe de la Armada portuguesa, A. Pereira Mattos, ha dirigido al Secretario de la Liga Española la siguiente comunicación:

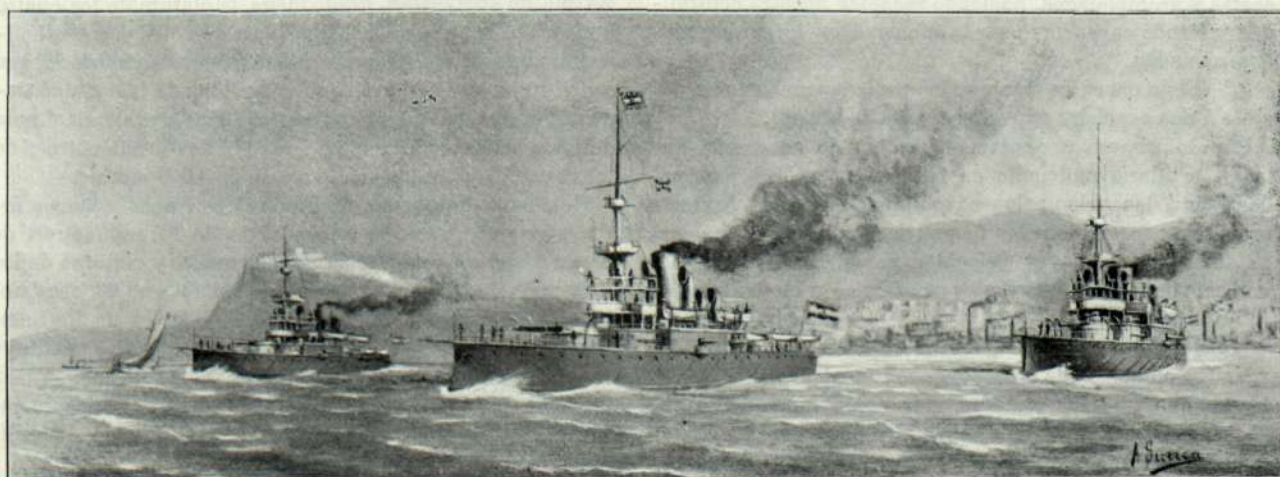
«Hace pocos días dirigióse la Liga Naval Portuguesa á la institución congénere española para saludarla, felicitándola por su progresivo desenvolvimiento. Hoy permítame que me dirija especialmente á V. E. para saludar al iniciador é incansable propagandista de los altos ideales por que la Liga Española combate sin cesar.

Cúpeme el honor de iniciar y dirigir los trabajos de la Liga Portuguesa, y por eso puedo aquilatar bien el alto esfuerzo que ha necesitado la generosa iniciativa de V. E. para desarrollar tan grandiosos trabajos en un país de tan importantes necesidades marítimas.

Hago votos porque ese trabajo siga fructificando y porque las dos Ligas Navales de la Península, puedan convertir en realidad sus ideales, mediante una obra que sobre las magníficas tradiciones del pasado y con la unión perfecta de sentimientos é ideas, coloque á los pobres ibéricos en condiciones de competencia marítima con los anglo-sajones y germanos.

Reciba V. E. estas manifestaciones como un testimonio de solidaridad en la cruzada que hermana nuestros pensamientos y aspiraciones; y crea V. E. que, tanto en la Sede Central de Lisboa, como en todos los Consejos y puntos centrales de esta Liga, será V. E. fraternalmente recibido cuando visite este país.»

Hacemos pública esta comunicación como la del Presidente de la patriótica Asociación Marítima Portuguesa, con el testimonio de gratitud de la Liga Española por las reiteradas muestras de solidaridad de la institución hermana, y con el vivo deseo de que ambas realicen sin demora sus mutuas aspiraciones, para grandeza marítima de la nacionalidad ibérica é íntima unión entre sus elementos constitutivos.



LA ESCUADRA AUSTRIACA SALIENDO DE BARCELONA

Consideraciones sobre los buques de combate

BAJO el mismo epígrafe publica el anterior número de esta Revista un estudio debido á la ilustrada pluma del Alférez de navío D. R. Bullón, en el que con gran competencia y claridad de conceptos bosqueja los diversos tipos de los buques de combate, desde los cruceros hasta los acorazados, que considera hoy como la última expresión del arte naval militar.

Digna de todo encomio es la idea de dar á luz en órganos no profesionales, como el presente, artículos que ilustren la opinión sobre los diversos aspectos que presenta nuestra futura organización marítimo-militar, siéndolo quizás el más interesante para el público el escogido por dicho señor. Pero al mismo tiempo que interesante es también el más difícil de solucionar de modo concreto, como lo prueba el que en el artículo á que nos referimos no acaba por fijarse de un modo terminante el tipo de buque de combate que nos convendría construir.

El Sr. Bullón, influido sin duda por su buen deseo de facilitar en lo posible la construcción de la futura escuadra y temiendo asustar al contribuyente, gira en su escrito sobre la idea de nuestro estado financiero, llegando por este motivo á la conclusión de recomendar tipos como el *Budapest*, que en nuestro concepto no es el que más conviene para núcleo de la flota que se haya de construir.

Desde luego es muy de tener en cuenta el estado económico del país, y de considerar como caso de conciencia, buscar el buque que cueste menos, *pero* siempre dentro de una eficiencia militar que nos garantice su empleo en la guerra con el mayor éxito posible dentro del número de unidades que decidamos adquirir; si el tipo elegido no ofrece esta garantía, por muy barato que sea, siempre resultará caro por no llenar la finalidad propuesta.

La cuestión económica es, por lo tanto, importante, pero está detrás de la perfección en las construcciones, según frase del ilustre D. Antonio Maura, y nosotros entendemos que la perfección no consiste sólo en que el buque ó los buques resulten bien contruidos, sino en que su tipo responda perfecta y adecuadamente á nuestras necesidades.

Estas en España podemos considerarlas bajo dos aspectos:

1.º Flota que ha de servirnos para defender nuestras costas y archipiélagos, haciendo respetar nuestra neutralidad y siendo capaz de tomar la ofensiva en circunstancias determinadas.

2.º Flota capaz de sumarse lo más homogéneamente posible á una escuadra extranjera, caso de alianza.

Para lo primero necesitamos un tipo de acorazado que tenga artillería suficiente en calibre y cantidad para poder batir á los principales extranjeros, que esté bastante protegido para resistir los fuegos de los mismos y que esté dotado de la mayor velocidad posible, á fin de suplir con este importantísimo factor estratégico y táctico nuestra inferioridad numérica.

Todas estas características es evidente que no pueden reunirse en menos de diez ó doce mil toneladas, y el tipo de buque que hoy las encierra más equilibradamente es el *R. Elena* ó el *Vittorio Emmanuele*, italianos.

En cuanto al segundo punto de vista de que nuestros buques puedan ser apreciados como valioso y eficaz sumando en una alianza, claro es que está más cerca de los nuevos

modelos ingleses y franceses el tipo que acabamos de indicar que los tipos austriacos de 5.000 toneladas y de 17 millas.

Sigamos ahora al Sr. Bullón en su sistema de comparaciones *económico-militares*, y supongamos que por el mismo dinero que adquirimos cuatro acorazados como el *R. Elena*, podemos construir ocho *Budapest* y no nueve, por parecernos un poco exagerado esto último; hay que observar, ante todo, que aunque efectivamente la influencia del número es generalmente mayor que la del tonelaje, esto es sólo bajo la precisa é indispensable condición de que la flota más numerosa, pero de unidades menos fuertes, se encuentra siempre reunida en todo momento durante la campaña, y de que sea *más veloz*, pues caso contrario tendrá que concentrarse en un puerto y estará imposibilitada de intentar cualquier operación arriesgada que puedan aconsejar determinadas circunstancias, y no podrá dividirse, además, porque el núcleo que formarían estas pequeñas unidades sería siempre batido. En conjunto, vamos á ver que tampoco estarían las ventajas de su parte.

Reproduzcamos el cuadrito que representan los poderes de dos escuadras formadas por cuatro *R. Elena* y ocho *Budapest*, analógicamente á lo hecho por el Sr. Bullón:

OCHO BUDAPEST	CUATRO R. ELENA
<i>Cañones.</i>	<i>Cañones.</i>
32 de 24 centímetros.	8 de 305 milímetros.
48 de 15 centímetros.	48 de 20 milímetros.
112 de 47 milímetros.	48 de 75 milímetros.
<i>Corazas.</i>	<i>Corazas.</i>
27 centímetros, cintura.	25 centímetros, cintura.
23 centímetros, reducidos.	25 centímetros, torres, cañones gruesos.
27 centímetros, torres.	20 centímetros, id medios.
6 centímetros, cubierta.	20 centímetros, blindaje total.
	37 milímetros, cubierta.
<i>Velocidad.</i>	<i>Velocidad.</i>
17 millas.	21,5 millas.

Imaginemos ahora unos buques frente á otros y veremos, examinando la anterior tablilla, en primer lugar, que los ocho austriacos pueden disponer de 32 cañones de 24 centímetros, los que *no atraviesan*, desde luego, la cintura de los cuatro italianos ni la protección de sus piezas de 305, y que difícilmente perforan los 20 centímetros de *acero cementado*, que constituyen su *total* protección; en segundo lugar, que tienen 48 piezas de 15 centímetros, de eficacia casi nula ó nula del todo para esos blindajes, y las 112 de 47 milímetros, de inútil empleo en un combate á más de 3.000 metros.

En cambio, los cuatro *R. Elena* tienen ocho cañones *indesmontables*, como ya hemos visto, de 305 milímetros, de cierta y segura penetración en las corazas y cinturas de los otros; una formidable batería de 48 cañones de 20 centímetros, de efecto infinitamente más eficaz que la de los mismos 48 cañones, *pero* de 15 centímetros, que constituye la artillería media de los *Budapest*, y, por último, reúnen otras 48 piezas de 75 centímetros, de efecto nada despreciable, y muy superior, además, al de los 112 de 47 milímetros que montan aquéllos.

Por otra parte, observaremos que los buques italianos andan *cuatro y media* millas más que sus contrarios, lo cual

les daría ventajas tácticas indiscutibles, y comprenderemos teniendo en cuenta todo ello, que la ventaja ó la victoria no estaría de un modo tan evidente, ni mucho menos, de parte de los ocho buques de 5.550 toneladas, como el Sr. Bullón deduce en su escrito.

Y tan no es así, que como á la competencia de tan distinguido Oficial no puede ocultársele que este tipo de acorazado no llena nuestras necesidades, termina su interesante escrito no aconsejando su adopción, por reconocer que el andar de 17 millas es deficiente y que los cañones de 15 centímetros que monta «son ineficaces contra las planchas de casi todos los acorazados». Pero, para que tengan más andar y lleven artillería más potente, tendrán que ser también mayores de 5.550 toneladas, puesto que esas ventajas sólo á expensas del tonelaje se obtienen, y entonces, por el mismo dinero que antes suponíamos se adquirirían ocho *Budapest*, no podremos construir sino cinco ó seis del mismo tipo reformado, es decir que nos iremos acercando á la construcción de los cuatro italianos.

Además, no se nos alcanzan las razones que nos aconsejen imitar á Austria más que á Italia en la elección de nuestros buques de combate, pues ni la posición geográfica de aquella se asemeja á la nuestra, ni la extensión de sus costas llega á la de España, ni sus escuadras tienen que llenar el fin de defender los archipiélagos Balear y Canario, que exigen como indispensable condición en nuestra escuadra una velocidad mayor que la media de las extranjeras, por razones estratégicas que no necesitan explicación.

A pesar de eso, Austria, comprendiendo que se queda atrás en el movimiento marítimo militar, hace lo que el señor Bullón aconseja que hagamos nosotros, y acaba de proyectar y poner la quilla á los dos nuevos buques A y B con las características siguientes:

Ofensiva, 4 cañones de 24 centímetros, 8 de 19, 6 de 15, 14 de 76 y 12 de 37 milímetros: defensiva, cintura y reducido, 210 milímetros; amuradas, 125; torres de cañones gruesos, 240; casamatas de los de 150, y cubierta de 50 á 70 milímetros; velocidad, 19,5 millas; y desplazamiento, 10.600 toneladas.

Como se ve, ha sido preciso casi doblar el tonelaje para llegar á subsanar las deficiencias de armamento y andar que se han señalado, y á pesar de estar muy cerca ya de las 12.600 de los buques italianos, tienen los nuevos austriacos menor defensa en su cintura y dos millas menos de andar.

Y no es que nosotros seamos partidarios de los acorazados de grandes desplazamientos por sistema; es que, como el Sr. Bullón, creemos que lo más sensato es escoger aquellos de «mayor rendimiento militar» y esto lo realizan hoy, más que ningún otro, los buques italianos ya citados, que mejor que los de ningún otro país están inspirados en ese precepto por un espíritu económico que ojalá pudiésemos algún día imitar prácticamente.

No nos ha movido al escribir estas líneas la idea de hacer una crítica del apreciable trabajo del Sr. Bullón; al contrario, no por cortesía, sino en justicia, reconocemos todo su valor técnico; pero creyendo peligrosa para el porvenir la tesis y la tendencia que encierra, sostenidas seguramente, como al principio apuntamos, por su noble afán de presentar con las mayores facilidades para el país la creación de nuestra Escuadra, hemos procurado combatir su opinión, exponiendo la nuestra, modesta, pero firme y sintetizada así: *Marina eficaz antes que económica.*

MANUEL PASQUÍN.

El buque hospital "Relief." ⁽¹⁾

ESCRIBO este capítulo á bordo del buque hospital *Relief* su primera singladura hacia el teatro de la guerra. El buque salió de Nueva York el día 2 de Julio y tocó en la fortaleza Monroe en la tarde del día siguiente, con objeto de embarcar algunos médicos, entre los cuales me encontraba yo.

El Inspector general de Sanidad militar, Stemberg, aguardaba su llegada con objeto de pasarle revista. El nombre del barco *Socorro* es particularmente apropiado al servicio á que se destina y al objeto con que salió del fuerte Monroe el domingo 3 de Julio. Poco antes de dejar el fondeadero llegaron extensos cablegramas dando cuenta lacónicamente de que seguía la lucha comenzada tres días antes en las proximidades de Santiago.

Los partes anunciaban también, á la multitud que se apiñaba delante del cuadro de telegramas del hotel Chamberlain, que el número de muertos y heridos llegaba, por nuestra parte, á cerca de 1.200, y que el enemigo mostraba mayor fuerza y resistencia de lo que se había dicho. El General Shafter, jefe del ejército invasor, había enviado un telegrama á Nueva York pidiendo el inmediato envío del *Relief*.

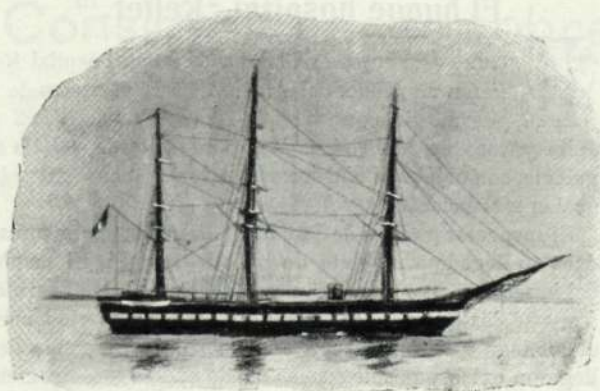
No cabía duda de que el barco era esperado con impaciencia y de que á su llegada merecería el nombre que se le había dado.

El *Relief* era el *John English*, y fué comprado por el Gobierno hace seis semanas á la Compañía de vapores Maine, en 450.000 duros. Era idéntico al *Horatio Hall*, y durante año y medio había hecho la carrera de New-York á Portland. Había sido construido en 1896 por la Compañía constructora de buques de hierro y de navegación del río Delaware, de Chester Delaware. Estaba bien acondicionado para el servicio costero, y fué una buena adquisición por parte del Gobierno.

El barco tiene 100 metros de eslora, 15 de manga, cala 5 de proa y 5,50 de popa, y alcanza una velocidad de 14 millas. Tiene dos palos, una chimenea y grandes ventiladores. Estos son de gran importancia después que el buque ha sido reformado y convertido en buque hospital. El Mayor Torney, Médico de Sanidad Militar, anteriormente destinado en West-Point, ha sido el encargado de los trabajos de reconstrucción necesarios para el apropiado acomodamiento del buque, al objeto á que se le destina. Para convertir un vapor ordinario de pasajeros en un buque hospital, ha sido preciso hacer en su interior muchos cambios importantes. El Mayor Torney ha necesitado seis semanas de incesante trabajo para conseguirlo. Para ello ha utilizado los valiosos servicios del constructor naval Bowles. Las obras se han hecho al final de la calle 9.^a de New-York y han sido seguidas con gran interés por un numeroso público y por los Médicos de la población y de las ciudades inmediatas. Al buque se le han quitado muchos camarotes, haciendo en su lugar grandes salones. Unos 650 hombres han trabajado sin descanso, día y noche, para terminar las obras lo más pronto posible. La energía y la perseverancia americanas se han desplegado bien para terminar en cuatro semanas aquella hercúlea empresa.

Los gastos que esto ha originado ascienden á unos 150.000 duros, de suerte que el buque ha costado al Gobierno, en total, unos 600.000 duros. Dudo si alguna otra suma igual, em-

(1) Parte de un artículo del libro titulado *Guerra hispano-americana*, estudio médico quirúrgico, traducido del inglés por D. Juan Redondo, primer Médico de la Armada.



«SAATI»

pleada con cualquier propósito, podrá hacer tanto en beneficio de nuestro ejército, como este hospital flotante en obsequio de los que se incapaciten para la lucha.

El interior del barco se ha dispuesto de tal modo, que todos los sitios han sido convenientemente utilizados. En la parte de proa de la cubierta está el cuarto de derrota, la caseta del oficial de guardia y los camarotes de los oficiales del barco. El centro y la popa está destinado á los convalecientes y está provisto de cómodos bancos de madera, butacas y perezosas. Ocho botes salvavidas constituyen el material de salvamento del buque. Tienen también dos lanchas de vapor de nueve metros de eslora y de nueve millas de andar. El salón alto de cubierta está destinado á los enfermos de medicina. La sala

núm. 1 está provista de 82 camas de hierro, de construcción especial, de dos literas sujetas al piso, y de anchura apropiada á una persona, con gualderas de quita y pon, con un colchón metálico y otro de algodón; sábanas, dos mantas y dos almohadas de crin. Además tiene una cesta de alambre para las medicinas y el material de curaciones.

Esta sala se halla provista de un cuarto de aseo, una estufa de vapor colocada en el centro y un excusado con mamparos plegables. Tiene también agua caliente y fría para la ducha y el baño, cuatro reflectores de seis lámparas cada uno la iluminan, cuatro pankas eléctricas refrescan el ambiente durante los días de calor. En el centro de esta misma cubierta están los alojamientos de los enfermeros, el comedor de la sala y una gran despensa, conteniendo provisiones de mesa y todo lo necesario para preparar dietas especiales.

La sala número 2, en la parte de popa de la misma cubierta, tiene 64 camas y comunica por una escotilla con la sala número 4, que está debajo. Los baños, excusados, cuartos de aseo, alumbrado y pankas, tienen la misma disposición que en la anterior.

Hacia proa, debajo del salón de cubierta, está el alojamiento de los marineros, las oficinas, el comedor y dormitorio del personal médico, una biblioteca médica y una sala pequeña con 28 camas, ventilada y bien iluminada. En el centro de esta cubierta está la cocina y el comedor de los practicantes y enfermeros. En el extremo de la sala grande de cirugía, con 74 camas, está la sala de operaciones. Es

bastante grande para atender á todas las necesidades y tiene dos mesas de operaciones, un esterilizador de vapor de alta presión, cajas estantes para material de apósitos, irrigadores, dos cajas de instrumentos, dos esterilizadores de formalina y dos abanicos eléctricos. El piso está cubierto de goma.

La sala número 4 está bien ventilada y bien iluminada, y tiene en uno de sus extremos una instalación radiográfica, que dirige el Doctor Gray.

En la parte de proa de la cubierta baja, están los alojamientos del personal de máquinas—27 camas;—una máquina frigorífica que produce mil quinientos kilos de hielo diarios; un aparato productor de agua de seltz que da cien botellas por hora; un condensador que produce 27 litros de agua por hora y una estufa portátil de desinfección, de 1 metro 50 centímetros de alto y 2,75 metros de largo, en la que pueden desinfectarse grandes objetos empleando: a, vapor á 10 libras de presión y á una temperatura de 240° F; b, formaldeído; c, amoníaco. En el centro de esta cubierta están los pañoles del carpintero y del hojalatero y un lavadero de amplias dimensiones.

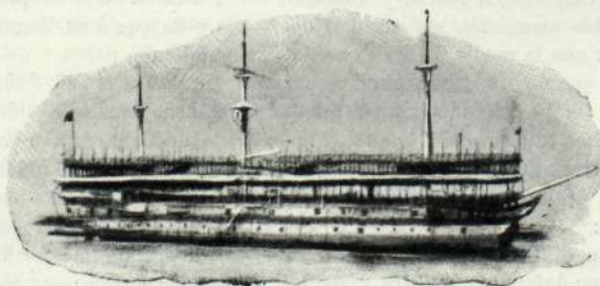
A popa está la sala núm. 5, con 40 camas y el comedor y dormitorio de los practicantes y enfermeros. Un pequeño laboratorio, provisto de lo necesario para realizar toda clase de trabajos científicos, se ha instalado también, á cargo del Doctor Gray, perteneciente á la Sección de Museos del Cuerpo de Sanidad militar.

Si á nuestra llegada á puerto Santiago no ha capitulado, fondearemos cerca de la playa, en el sitio más conveniente para embarcarlos enfermos, utilizando las dos lanchas de vapor de que disponemos. Todo está dispuesto para que el

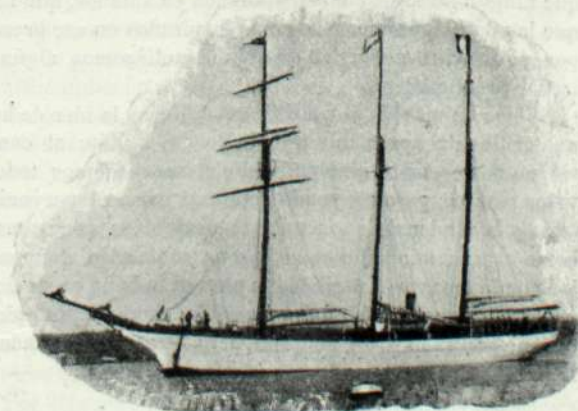
embarque se haga por medio de cestos de lona, botes suspendidos, ó directamente en las camillas, para lo cual se han hecho las escalas mucho más anchas que de costumbre.

El buque está á cargo del Capitán Francisco Harding, primer Oficial; C. W. Crocker, segundo Oficial; Harken, Maquinista; Charlton, y una dotación de 68 hombres.

Al Mayor Torney, ayudan los Mayores W. C. Gourgas y Bradley, ambos del Cuerpo de Sanidad militar. El Teniente J. T. Crabbs, del regimiento de caballería núm. 8, desempeña las funciones de Contador, y el Reverendo Jorge Ro-



«GARIBALDI»



«SAN FRANCISCO DE ASÍS»

binson, del ejército de los Estados Unidos, y el Reverendo Padre J. N. Connelby, de Nueva York, son los dos capellanes. Hay también 16 enfermeros instruidos, 10 hombres y 6 mujeres, y una sección de 29 individuos pertenecientes al Cuerpo de hospitales.

Los nombres de las enfermeras son: Srta. Elisa H. Lumpe, Luisa Yones Block, Anita B. Furguhasson, Luisa Ashley Strarfr, Amanda I. Armistead y Ester Voorhes Hasson.

También han sido destinados á prestar sus servicios en el barco los siguientes Médicos provisionales: Doctores Myers, Schultz, Torney, menor, Williamsson, Hartshock y Mecalfe.

El barco conduce provisión abundante de todo lo que nuestras tropas puedan necesitar. Todos ansiamos llegar al puerto de destino. Durante la travesía los enfermeros han empleado el tiempo en preparar las salas para recibir debidamente á los enfermos.

A no ser por el color azul del Océano y por el movimiento del barco y de las olas, sería difícil creer que estábamos á bordo de un buque hospital, y no en un hospital de tierra firme, bien provisto y acondicionado.

Mañana—7 de Julio—las puertas de esta gran institución se abrirán de par en par en beneficio de aquellos que han sido incapacitados de seguir cumpliendo su deber en el campo de batalla, siendo probable que antes de veinticuatro horas no quede en el buque una sola cama desocupada. El día 6 de Julio, á las diez de la mañana, aparece á la vista, bajo los mejores auspicios, la isla de San Salvador. Una agradable brisa del Sur refresca los alojamientos y alegría y entona á todos los de á bordo. Todo está dispuesto para realizar la obra de misericordia que este mensajero de amor tiene que cumplir en el teatro de la guerra á donde ha sido enviado. Miles de corazones siguen su curso llenos de ansiedad, y en Cuba y en los Estados Unidos se regocijarán cuando sepan que ha llegado á su destino, dispuesto á cumplir su misión.

JUAN REDONDO,
Primer médico de la Armada.

¿POR QUÉ?



OR qué, ya que tanto trabajo cuesta legislar, no se aplica lo legislado? Pregunta es esta que en el caso que vamos á relatar, podría contestarla el Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Existe en España, en la provincia de Huelva, una ciudad importante, Ayamonte, fronteriza con Portugal, de quien la separa el caudaloso río Guadiana. Este río, riquísimo un día por su gran abundancia en peces de las más variadas especies, sufre de algún tiempo á esta parte terrible azote, que extingue de una manera visible la expresada riqueza, cuando quizás, debido á ella, se fundara este pueblo siempre marítimo y pescador por excelencia, pues no se le conocen otros elementos de vida.

Como resultado natural de tal estado de cosas, siéntese languidecer de día en día, hasta el punto de haber causado la ruina de la numerosísima clase pescadora, llevando á la industria, en los primeros albores de su florecencia, una paralización que la aniquila.

Las causas de ella producidas son por los explotadores de las minas situadas en la margen derecha del citado río, que, en su afán de extraer del subsuelo el oro, que todo lo puede, sin parar mientes un sólo momento en los medios que emplean, sin respetar derechos y hasta olvidándose de las le-

yes, vierten las aguas sobrantes del lavado de sus mineras, cargadas de sulfato de cobre y hierro, en distintas riberas que afluyen al Guadiana, matando con estos elementos tan ofensivos cuanto germen de vida animal y vegetal existe en él. Y no sólo es en el río donde se causan ya tamaños males; en el mar, á bastante distancia de la desembocadura, se sienten y aprecian los perniciosos efectos de estas aguas envenenadas, pues la sardina, que por su abundancia constituía principalísimo y esencial elemento de vida para esta región, ha desaparecido, como en las costas otras especies.

¿Pero qué digo de la pesca y la industria? La agricultura ribereña siéntese también lastimada de esa manera brutal é irrespetuosa. De tiempo en tiempo, principalmente en invierno, que es cuando todo en el campo germina, cuando éste se llena de vida para llevarla más tarde á los modestos y honrados hogares que amasan el pan con el sudor de sus frentes, entonces esas aguas malditas invaden los sembrados, abránsalos todos en pocos minutos, dejan estériles las tierras por algunos años y quitan el sustento á multitud de criaturas, destruyendo, por decirlo así, las manos ingratas del hombre, la obra sublime y grandiosa del Divino Hacedor.

Un principio natural, un principio de justicia, nos aconseja no causar daños á otros.

Contenido está en nuestras leyes «que si bien el hombre puede hacer de lo suyo lo que quisiere, débelo, sin embargo, hacer de manera que no cause daño á los demás».

En tales preceptos amparados estos vecinos, estos españoles, dignos como todos de que se les respeten sus derechos, han elevado sus quejas de un modo reiterado á las altas esferas del Poder, ya reclamando justas indemnizaciones á determinados daños y perjuicios sufridos, ya pidiendo remedio á los males; y aunque datan de muy larga fecha estas peticiones, no se les ha oído todavía, ó por lo menos nada se ha resuelto.

He aquí ahora á este sufrido pueblo soportando humilde los males que le aniquilan y destruyen, mientras los causantes se enriquecen á su costa, dejando que la obra destructora continúe, que la desgracia se cebe más y más hasta extinguirla, y sin que se le dé siquiera justa satisfacción á tanto vejamen y atropello.

Muy desconsolador es cuanto dejamos consignado; pero aún lo es más, considerando que existen medios legales, soberanos preceptos que con laudables fines é inspiración justa ponen remedio á los males señalados.

En el Real decreto, en vigor, de 18 de Diciembre de 1890, dictado por el Ministerio de Fomento con carácter general para todo el reino, se reconoce el derecho á ser indemnizado cuando se reciban daños y perjuicios con motivo del aprovechamiento de minerales, hallándose en él consignado también, de un modo claro y concreto, los trámites que han de seguirse y días que deben invertirse en cada uno de ellos hasta llegar á la avenencia entre dañado y dañado.

No obstante esto, se dictó por el mismo Ministerio, y con carácter de generalidad, el Real decreto, hoy en vigor, de 16 de Noviembre de 1900, que con los preceptos en él contenidos pone remedio á tanto perjuicio, dando un plazo de seis meses, contados desde la fecha de la publicación de este soberano precepto, para que se realicen las obras mandadas, y caso contrario, el Gobierno podrá mandar paralizar las explotaciones; sin embargo de lo cual, hasta hoy nada se ha hecho, como no sea dar á las reclamaciones pidiendo indemnización un trámite que no se ajusta, ni con mucho, al que se previene en el Real decreto de 18 de Diciembre de 1890, pues mientras en él se señalan como máximo veintiséis días para llevar á una avenencia á las partes en el Gobierno civil de la provincia, han transcurrido seis meses sin que se haya podido obtener dicho resultado.

Si de un modo tan claro, tan terminante, é inspirados en los más elementales principios de justicia, están consignados en dos Reales decretos vigentes, el remedio á males tan importantes como los que sufre Ayamonte, ¿por qué no se aplican? ¿Por qué?

Pregunta es ésta que respetuosamente hago, y que puede, sin duda, contestar el Sr. Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

FRANCISCO MUÑOZ,

Socio de la Liga Marítima en Ayamonte.

Información general

Primas á la navegación norteamericana.—El 17 del actual aprobó el Senado norteamericano el llamado *Subsidy bill*, ó sea el proyecto de ley concediendo primas á la navegación.

La ley de subvención á la Marina mercante norteamericana fué aprobada con algunas enmiendas, solamente por un voto de mayoría.

La enmienda más importante es la que limita el tiempo de duración de los beneficios de la ley hasta el 1.º de Julio de 1910.

Dicha enmienda debióse á los más significados republicanos de la Cámara, que sin ella se negaban á la aprobación del proyecto, exigiendo, además, que se limite el auxilio á los servicios postales á cinco millones de dollars anuales hasta 1.º de Julio de 1907, y después á ocho mientras esté en vigor la ley.

Considérase que esto influirá poderosamente en el fomento y desarrollo de la navegación con bandera norteamericana.

La ley francesa de la Marina mercante.—El viernes 21 ha sido aprobado definitivamente por las Cámaras francesas el proyecto de ley de primas á la construcción y navegación, de cuyo debate en el Congreso y en el Senado hemos dado cuenta en números anteriores. En el próximo comenzaremos la publicación del texto íntegro, como hicimos con el de la ley norteamericana.

Primas á la construcción naval y á la navegación en Rusia.—Durante las tareas del Congreso de Kharkof, reunido por iniciativa del Ministro de Hacienda de Rusia, con objeto de examinar las medidas que pudieran adoptarse para extender los mercados de productos metálicos rusos, los industriales han emitido, entre otros proyectos, el de establecer primas á la construcción naval.

Diversas proposiciones se presentaron y discutieron con tal objeto, y en su vista el Gobierno acaba de redactar un proyecto de ley cuyo texto, sucintamente extractado, abarca los siguientes puntos:

1. El Gobierno anticipará á los armadores, á título de préstamo, el 50 por 100 del precio del barco construido en Rusia, cuyo préstamo se amortizará sin interés en veinte años.

Para impedir que esta disposición coarte la libertad de contratar el buque, se declara que el préstamo gubernamental no impedirá un adelanto en segunda hipoteca por un tercio.

2. El Gobierno se encarga de asegurar el buque por los tres cuartos de su valor, á razón de 2 por 100 al año.

3. El Gobierno intervendrá, según se estipule, en el precio del carbón consumido por el armador, siempre que se trate del carbón ruso.

4. Esta ley será aplicable durante veinte años á todos los buques construidos en Rusia, con materiales rusos, durante los diez años siguientes al en que empiece á regir.

5. El Ministro de Hacienda se reserva la facultad de no conceder, durante dicho plazo, los derechos de bandera rusos más que á los buques construidos exclusivamente en Rusia.

Algunas de estas prescripciones han motivado gran discusión y oposición enérgica por parte de los armadores que emplean materiales extranjeros.

Nuevo torpedero francés.—Según vemos en el *Moniteur des Interets Materiels*, de Bruselas, acaban de efectuarse en Rochefort las pruebas de velocidad del torpedero de primera clase, núm. 264, construido para la Marina militar francesa por la Sociedad anónima Dyle et Bacalán, en sus talleres y astilleros de Burdeos.

La velocidad exigida por el contrato era de 24 millas por hora, y la alcanzada en dichas pruebas de 26,04; es decir, más de 48 kilómetros por hora, excediendo de 8,5 á la velocidad que exigía el contrato.

De lo expuesto se deduce que la indicada Sociedad constructora obtiene el máximo de primas que la Marina pue-

de otorgar á un constructor que alcance una velocidad superior á la de prueba, resultado tanto más meritorio y notable, cuanto todos los elementos del mencionado torpedero, como son casco, calderas, máquinas, muebles, etc., han sido contruidos en los indicados talleres.

El agente general para España de la mencionada Sociedad constructora, es el distinguido ingeniero M. Alfredo León.

Aparato Clayton para desinfección de buques.—El *Moniteur Maritime*, ha publicado unos interesantes artículos relativos á la desinfección de los buques por medio de un nuevo aparato inventado por M. A. T. Clayton, experimentado ya con mucho éxito en el Havre, en los vapores de la Compañía General Trasatlántica Francesa.

Las mencionadas pruebas tenían por objeto efectuar la desinfección de las bodegas, cámaras y demás dependencias de la nave, y la destrucción de las ratas, que son el principal vehículo de la peste, y de las cuales nadie se libra á bordo, ni mercancías, ni víveres, ni aun las partes metálicas.

El resultado parece que no puede ser más concluyente: ni los vestidos de lana, de hilo y de color; ni las muestras de seda de color; ni los embutidos; ni los arenques curados al humo; ni las frutas y raíces secas; ni los cigarros, colocados en diferentes sitios del buque, han experimentado la menor alteración, ni tampoco las colgaduras de los camarotes, pinturas ni dorados de los salones ni partes metálicas.

El aparato desinfectador Clayton está basado en el empleo del ácido sulfuroso, producido por la combustión del azufre, que mata las ratas y destruye los gérmenes de infección á bordo de los buques sin determinar el menor perjuicio á la nave ni á los géneros de transporte.

Deportes.—Las pruebas de la Copa de una tonelada fundada por el *Cercle de la Voile*, de París, y detenida por el *Seaview Yacht Club*, el cual la ganó el año pasado con el *Scotia II*, propiedad de Mr. Lorne Currie, empezarán el 1.º de Julio próximo, en Sea-View (Inglaterra).

El defensor inglés de la Copa, en construcción para mister Lorne Currie, saldrá de los astilleros del renombrado arquitecto inglés Linton Hope, que es uno de los mejores, si no el mejor delineante para esta clase de barcos pequeños.

Este nuevo *defender* tomará el nombre de *Scotia III*.

—El Rey Eduardo VII ha dado órdenes para que su famoso balandro *Britannia* esté armado para el fin de la temporada.

Se encargará del timón el conocido y viejo skipper del Rey, Mr. Carter.

Desafío de yates.—Mr. Kennet M. Clark, propietario del cutter *Kariad*, ha aceptado el desafío que le hizo mister Myles Kennedit, propietario del magnífico yawl *Sybarita*, para una regata que se correrá en la bahía de San Remo.

La apuesta que se atraviesa es de 200.000 francos.

Yate bilbaíno.—El *racer* de dos toneladas y media, que el Presidente del «Real Sporting-Club», de Bilbao, señor D. Enrique de Careaga, tenía encargado al conocido ingeniero naval inglés Linton Hope, está ya terminado por completo, y se le espera á primeros del próximo Abril en dicha plaza, á donde debe llegar á bordo del vapor *Mudela*, de la casa Martínez de las Rivas.

Un gran reloj de puerto.—Según vemos en la *Revista de Comercio, Navegación é Industrias*, de Buenos Aires, en breve se instalarán en el puerto de Montevideo los aparatos necesarios para la colocación de un gran reloj que dará la hora á los buques surtos en aquella bahía.

Este nuevo aparato cronológico se colocará en una de las torres del edificio de la Universidad. Treinta minutos antes de medio día se elevará un globo, con el horario visible á larga distancia, y á las doce en punto hará oír la hora oficial.

El globo dará frente al Norte, á fin de que la hora pueda ser observada por las embarcaciones fondeadas en el puerto.

Faro de la barra de Huelva.—Muy pronto comenzarán las obras de la nueva construcción del edificio y torre del faro de la barra de Huelva que ha de reemplazar, cuando se halle encendido, al del Rompido de Cartaya.

El aparato del faro de la barra de Huelva es el primero de los llamados de relámpago ó de destellos rápidos que se establece en España, si bien funcionan ya otros dos de su clase, de pequeña importancia, en territorio español: el del

Peñón de Vélez de la Gomera, en la costa de Africa, y el de Abona en Canarias.

A la instalación de dicho aparato de relámpago en el faro de la barra de Huelva seguirá en breve la de algunos otros, de grupos de dos ó tres destellos equidistantes, y entre los cuales pueden citarse el de Fuencaliente (Canarias), el de San Cristóbal, en el mismo archipiélago; el de Canet (Valencia); el de Villanueva y Geltrú (Barcelona); el nuevo de Galea (Vizcaya); el nuevo de Machichaco, también en dicha provincia; los de Cabo Lebeche (Baleares), y Punta Tilla (Canarias), y otros varios.

El puerto de Motril.—En armonía con los deseos de esta culta población relativos á la construcción del puerto, parece que aquel Ayuntamiento gestiona que se haga un anteproyecto de los trabajos necesarios, habiéndose practicado ya al efecto, por personas competentes, algunos reconocimientos acerca del mejor emplazamiento para el deseado puerto.

Como consecuencia de estos estudios ha tenido que ser abandonada la primitiva idea de construir el puerto en la desembocadura del río por las dificultades insuperables que en aquel lugar se oponen á la construcción; y después de un detenido examen de la costa en el término de aquella ciudad, se ha visto que el mejor emplazamiento es en las proximidades del Cabo Sacratif y al abrigo de los vientos del Este.

Las obras podrían limitarse á la construcción de un dique al lado del Poniente que protegiese el puerto contra los temporales de esta dirección y de los del Sur, pues por el lado de Levante, en que el Cabo mencionado da suficiente abrigo, bastaría avanzar un pequeño espigón que diera á la boca la orientación Norte-Sur.

Un astillero en Pasajes.—Parece que un conocido banquero guipuzcoano ha solicitado autorización para establecer en Pasajes un astillero de construcción y reparación de buques y talleres para la maquinaria naval.

Lo que es Bilbao y lo que podrá ser.—En los juegos florales celebrados en la invicta villa, en Agosto último, obtuvo el primer premio del tema X un notabilísimo trabajo debido á la competente pluma del Sr. D. Leopoldo Pedreira, que bajo el título «Lo que es Bilbao y lo que podrá ser á fines del siglo», ha empezado á publicar la *Revista Contemporánea*.

En la imposibilidad de reseñar toda la importancia de tan meritisimo trabajo, nos limitamos á remitir al lector á dicha publicación. Leyéndola se comprende que es necesario contemplar á Bilbao, mirarlo á orillas del Nervión, rodeado de alturas, ver ascender al cielo el humo de las fundiciones, sentir la trepidación de los trenes y el correr de los tranvías aéreos, admirar la ría cubierta de vapores de diversas banderas, presenciar el trabajo de los cargadores, seguir con la vista los volquetes colmados de mineral y escuchar el himno del trabajo, la colosal sinfonía del progreso que traducen en improvisadas notas, los émbolos con su vaivén, las bielas con nervioso empuje, las ruedas dentadas con formidable estrépito, el vapor que ruga, el silbato que grita, las sirenas que ensordecen y los millares de obreros que dan al cuadro la pincelada humana, la figura que anima todo paisaje, el espíritu que vivifica aquella materia inmensa, puesta en vertiginoso movimiento, para comprender lo que es hoy y lo que será mañana aquel emporio del trabajo, cuyo subsuelo contiene ricos filones, donde la raza es atlética en cuerpo y alma; inmenso taller al aire libre, cuyo respirar fragoso admira.

Ferreros infatigables, rudos para el trabajo, metódicos en el descanso, tenaces en los propósitos, sobrios de palabras, prodigios de la acción, los bilbainos, compendian todas las excelencias: generosos como castellanos, obstinados como aragoneses, reflexivos como alemanes y prácticos como ingleses, llevan á feliz realización y término empresas prodigiosas, como las emprendidas por los Sres. Aznar, Chavarri, Martínez Rivas, Martínez Rodas, Gandarias, Ibarra, Echevarrieta, Echevarría, Allende, Herrero, Llodio, Jáuregui, Aresti, Zubalain, Chaurreta, Zubiría, Lazúrtegui, Picavea, Alzaga, Carranza, Romualdo García, Coste y Vildósola, Ruiz de Velasco, Ibáñez de Aldecoa, Gáldiz, Olano, Orbe, Ocharán, Irigoyen, Arratia, Yarza, Villasante, Herráiz y tantos otros, cuyo nombre va unido al de la prosperidad y engrandecimiento de la capital de Vizcaya.

Corresponsales.—Nuestro corresponsal en Vigo, nos dice con fecha 24 del actual:

Nuevo astillero.—La importante casa de los Sres. Barreira y Massó está instalando un nuevo astillero de unos mil metros cuadrados, todo cubierto, donde se construirá un nuevo tipo de lanchas de vapor para la pesca de la sardina y del besugo.

En él se pondrán enseguida cuatro quillas, teniendo también contratada la construcción de dos vapores grandes y uno mediano.

El nuevo astillero cuenta con mucho trabajo y está ampliando sus talleres y aumentando el personal.

Primas á la construcción.—En todo el Norte de España (Guipúzcoa, Vizcaya y Santander), se observa que están trayendo de Francia lanchas de vapor, de bonita forma pero muy sencillas y poco económicas, que generalmente se dedican á la pesca de la sardina y otros servicios de parecida índole.

Como pagan derechos de introducción insignificantes, mucho menores que los que satisfacen las máquinas y calderas, resulta favorecida la construcción extranjera, y al mismo tiempo todo eso constituye para la nacional una verdadera traba.

Todo esto cesaría concediendo primas á la construcción para los vapores y lanchas de pesca, pero mientras tanto, si se otorgase la devolución de derechos de las máquinas y calderas, como se hace con los buques mayores, se lograría una prima indirecta.

* * *

Nuestro diligente corresponsal en Barcelona nos remite las siguientes noticias:

La escuadra austro-húngara.—El 20, á primera hora de la tarde, entró en el puerto la escuadra austro-húngara, compuesta de los guardacostas acorazados *Wien*, *Monarch* y *Budapesth*, cuya descripción omito por demasiado conocida, al mando del Almirante Ripper, amarrando dichos buques en el espigón de Levante del antepuerto.

Es una hermosa división de buques de igual tipo, y que por lo mismo constituye una fuerza naval homogénea. Tienen mucha fuerza ofensiva y gran protección de coraza en pequeño tonelaje, pero son poco á propósito para un combate con acorazados en mares gruesas, y su velocidad de 17 millas significa llegar tarde y no poder escapar. Además, no son barcos marineros para vencer mares gruesas.

Por esas razones considero que no son del tipo de los barcos que convienen á España. Se ha demostrado en estos últimos tiempos la supremacía del tipo *Regina Elena*, como máximo de defensa, de ofensa, de velocidad y de radio de acción en un minimum de desplazamiento. Nuestros buques no requieren hoy tan extenso radio de acción; por consiguiente, nos convendría proyectar un tipo como el indicado, pero con 1.500 toneladas menos.

El Almirante austriaco y sus oficiales han sido muy obsequiados. El Capitán general dió en su honor una recepción militar en el Salón del Trono, á la que asistieron también las autoridades civiles. El Ayuntamiento les obsequió la noche del 22 con un banquete espléndido de 120 cubiertos en el histórico Salón del Ciento, magníficamente adornado, y el Real Club de Regatas con un *lunch*.

La Escuela de Pesca.—En la casa de los pescadores, situada en la playa de la Capitanía del puerto, tuvo lugar el 16 la solemne inauguración de la primera Escuela de Pesca en España, á cuyo acto asistieron distinguidas personalidades y muchos pescadores.

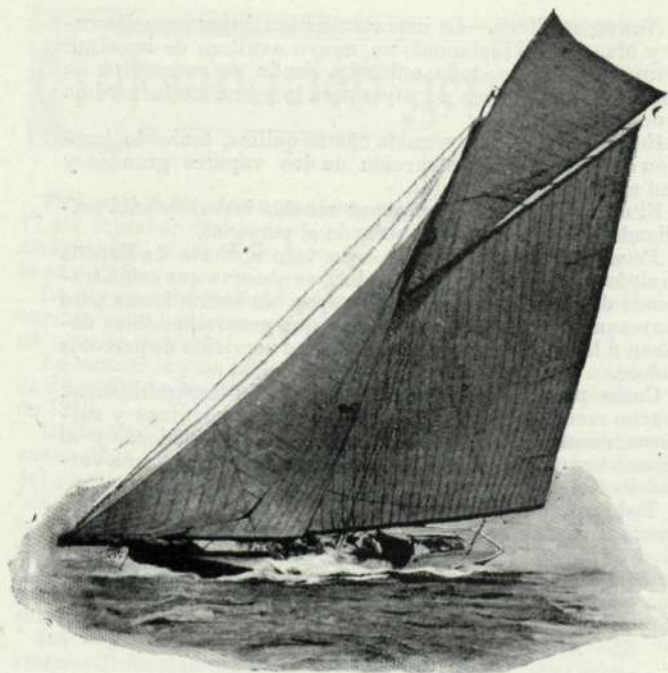
El local ha sido arreglado á expensas de la Junta de obras del puerto, por indicación y bajo la dirección del Ingeniero jefe de las mismas D. Carlos de Angulo, que ha prometido favorecer con su valioso concurso la nueva institución.

Se pronunciaron elocuentes discursos por los doctores Raduá y Crusat y los Sres. Ricart, Anglada, Oliver y Arnau, que fueron escuchados con viva emoción por los pescadores.

Como indiqué en otra ocasión, el Director de la Escuela de Náutica ha puesto á disposición de la de Pesca su valiosa biblioteca y gabinete de instrumentos náuticos.

Terminado tan solemne acto, el Profesor Secretario de la Escuela de Pesca expidió los siguientes telegramas á la Junta Central de la Liga Marítima:

«BARCELONA 16 (3 t.)—Excmo. Sr. D. Antonio Maura, Presidente de la Liga Marítima Española: Abierta solemne-



«LUISILLA»

mente la Escuela de Pesca, los profesores, alumnos y patronato de la misma tienen el honor de dirigirle, como su Presidente honorario, su más respetuoso saludo.—*Alfonso Arnau, Profesor Secretario.*

«BARCELONA 16 (3 t.)—Sr. D. Adolfo Navarrete, Secretario de la Liga Marítima Española: Inaugurada hoy Escuela de Pesca, le envía cariñoso saludo para usted y la Liga Marítima.—*Arnau.*»

Certamen con fines instructivos.—La Sociedad barcelonesa de «Amigos de la Instrucción», ha abierto un certamen público acerca de varios temas, entre ellos los siguientes:

Medios para discernir en el alumno, durante el período escolar, sus aptitudes para una profesión determinada; extensión y límites del trabajo manual en las escuelas primarias de ambos sexos; método que debiera seguirse al objeto de que sea para la juventud el verdadero aprendizaje de la vida; valor social del libro y del periódico como medio de enseñanza; necesidad de la educación de la voluntad en los escolares y medios para conseguirla.

Los trabajos originales é inéditos se remitirán antes del 1.º de Octubre próximo al Secretario de dicha Asociación, Muntaner, 105.

Real Club de Barcelona.—De largo tiempo existían en este puerto dos Sociedades de regatas, el «Real Club de regatas» y el «Real Club náutico», que ocupaban dos grandes edificios flotantes, montados ambos con todos los adelantos propios de este género de construcciones. El día 20, previa lectura y aprobación del proyecto de estatutos y reglamento, se procedió á la fusión de ambas Sociedades en una nueva titulada *Real Club de Barcelona*, cuya Junta directiva, formada por conocidos yachtsmen's, se constituyó en la siguiente forma.

Presidente: D. José E. de Olano; Vicepresidentes, D. Pedro J. Maristany y D. Francisco M. Tintoré; Secretario, don Sixto Quintana; Vicesecretario, D. J. Elías Juncosa; Tesorero, D. Alfredo Boada; Contador, D. Alfredo Maristany; Conservador, D. Enrique de Pozanani; Bibliotecario, D. Víctor Vidal; Comodoro, D. Enrique Villalta; Capitán, D. Enrique Espiell; Vocales, Barón de Satrústegui, D. Pelegrín C. Moncada, D. Victoriano de la Riva, D. Tomás de Lamadrid, D. Orestes Quintana, D. Alejandro Soler, D. J. Fosmica Corsi y D. F. Fuster Fabra.

Dicha Junta tiene el propósito de construir un gran edificio exprofeso en el muelle, al lado de la nueva Aduana, en que podrán tener cabida todas las Sociedades Náuticas de esta capital y se puedan dar conferencias públicas en su espacioso salón de actos.

Compañía Valenciana de Navegación.—Esta im-

portante Compañía, de que es consignataria en Barcelona la señora Viuda de Sanz Selma, ha resuelto prolongar el itinerario de sus vapores, adquiriendo uno nombrado *Cabañal*, que en breve llegará á ese puerto.

En lo sucesivo los vapores de la referida Compañía, que salen de Barcelona todos los miércoles, admitirán carga y pasaje para Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz, Algeciras y Huelva.

Trasatlánticos Mallorquines.—Nuestros vecinos de Mallorca, han comprado dos buques de vapor, trasatlánticos, poniéndolos bajo el pabellón del Uruguay. Amargos son los comentarios que sugiere esta triste noticia.

El primero de dichos buques se llama *Iberia*, y es de 2.400 toneladas de carga, con una marcha normal de diez á once millas por hora y un gasto de siete toneladas diarias de combustible.

El Capitán de fragata Montaner.—La notable revista ilustrada *Armée et Marine*, en su número correspondiente al 16 del actual, publica el retrato y ligera reseña biográfica del ilustrado Capitán de fragata D. Jaime Montaner, agregado naval á la Embajada de España en París, actual Presidente de la Comisión de Marina española en Francia, encargado de inspeccionar las obras encomendadas para nuestra Marina militar á la industria francesa.

Bibliografía.—LIBROS Y FOLLETOS RECIBIDOS.—*Campaña anglo-boer.*—Resumen de las noticias correspondientes á los días del 31 de Diciembre de 1901 al 24 de Febrero de 1902. Ocho hojas sueltas publicadas por el Depósito de la Guerra.

Resumen de la prensa militar extranjera y de la técnica nacional.—Recopilación de noticias importantes publicadas en revistas y periódicos militares, y de las adquiridas por informaciones directas, publicadas por el Depósito de la Guerra. Dos cuadernos, correspondientes á Enero y Febrero de 1902.

Extracto de organización militar de los ejércitos extranjeros, según datos existentes en el Depósito de la Guerra, Francia, Portugal. Dos tomos con cartas y planos en colores.

Las precedentes publicaciones, de suma utilidad para los aficionados á los estudios militares, honran sobremedida al ilustrado personal encargado de su confección en el Depósito de la Guerra.

Album ilustrado de la casa inglesa Hayward-Tyler et Cº, constructora de bombas y aparatos accesorios para



«CARITA»

buques de guerra, especialmente bombas de vapor. Forma un elegante opúsculo, con magníficos grabados de modelos de maquinaria y aparatos que constituyen la especialidad de la casa.

El representante general en España es el Sr. Gómez Cano, perito mecánico del puerto de Valencia, así como de la casa norteamericana Racine, constructora de yates y embarcaciones de recreo, de cuyo *Album ilustrado* dimos cuenta en nuestro número de 10 del actual.

El *Anuario del Club Náutico de Niza, para 1902*.—Acaba de publicarse, aunque solamente se ha distribuido á los miembros de dicha Asociación.

Es un lujoso y elegante folleto que da á conocer, en primer término, las banderas, gallardetes é insignias del Club, en colores; los del nuevo Código Internacional de señales y las banderas del Código adoptado por el Congreso de 1899, para la designación de las diferentes series de carreras.

En segundo término se insertan, también en colores, los gallardetes pertenecientes á los miembros del mencionado Club Náutico.

Necrología.—Ha fallecido en Gijón el inteligente naviero D. Emilio Olavarría. La muerte de un joven tan activo, de competencia sólida en asuntos marítimos y mercantiles, y de grandes prestigios sociales, además de ser muy sentida por cuantos le conocieron personalmente y apreciaron sus bellas cualidades, lo es también por cuantos se ocupan del desarrollo de la Marina mercante y de la militar, que tenían en él un decidido campeón.

Era vocal de la Junta Central de la Liga Marítima, á cuya constitución cooperó con interés, y en ella, lo mismo que en el Congreso Marítimo, dió relevantes muestras de su valer. Descanse en paz.



En Málaga ha fallecido, después de larga y penosa enfermedad, el Teniente de navío D. Antonio Díaz Cañedo, punzonero Oficial de la Armada, muy querido de sus Jefes y compañeros y apreciado como marino y como caballero. Descanse en paz.



MOVIMIENTO POSTAL MARÍTIMO

(Extracto de los telegramas del Lloyd.)

HASTA EL 26 DE MARZO

Brindisi.—Marzo 20.—«Osiris», con la Mala de la India, salió de Port-Said.

Colombo.—Marzo 14.—«Ophir», llegó con la Mala de Australia, de Sidney para Londres.

Gravesend.—Marzo 18.—«Lisbon», pasó de Cádiz para Londres.

Hong Kong.—Marzo 17.—«Ballaarat», salió de Shanghai para Bombay con la Mala de China.

Lisboa.—Marzo 18.—«Magdalena», salió de Southampton para el Río de la Plata.

Málaga.—Marzo 18.—«Cádiz», llegó de Londres y Gibraltar.

Madeira.—Marzo 19.—«Valmer-Castle», con la Mala del Sur de Africa siguió para Capetown.

Liverpool.—Marzo 19.—«Smalad», llegó á Valencia, su destino.

Plymouth.—Marzo 19.—«Pizarro», llegó á Valencia.

Table-Bay.—Marzo 20.—«Saxon», salió para Southampton con la Mala del Sur de Africa.

Liverpool.—Marzo 21.—«Ulloa», salió para Cádiz.

Port-Said.—Marzo 25.—«Isis», salió para India, China y Australia con la Mala de Europa.

Suez.—Marzo 25.—«Omba», salió para Londres con la Mala de Sidney.

Vigo.—Marzo 20.—«Danubio», salió del Río de la Plata para Southampton.

Compañía Trasatlántica.—SITUACIÓN DE SUS BUQUES EN 28 DE MARZO DE 1902.—*Alfonso XII*, salió el 20 de Habana para La Coruña.—*Alfonso XIII*, salió el 20 de La Coruña para Habana.—*Antonio López*, salió el 24 de Singapoore para Colombo.—*Alicante*, llegó el 25 á Barcelona.—*Buenos Aires*, llegó el 24 á la Habana.—*Cataluña*, En Cádiz.—*Ciudad de Cádiz*, salió el 21 de Puerto Rico para Tenerife.—*Ciudad Condal*, en Barcelona.—*Isla de Luzón*, salió el 13 de de Suez para Barcelona.—*Isla de Panay*, salió el 26 de Singapoore para Manila.—*Joaquín del Piélagos*, Cádiz-Tánger.—*Larache*, en Cádiz.—*León XIII*, salió el 25 de Barcelona para Génova.—*M. Calvo*, salió el 25 de Barcelona para Málaga.—*Montevideo*, salió el 19 de Santa Cruz 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 Satrústegui*, llegó el 25 á Barcelona.—*Rabat*, salió el 24 de Vigo.—*Reina María Cristina*, llegó el 24 á Buenos Aires.—*San Francisco*, en Barcelona.—*San Ignacio*, en Liverpool.

MERCADO DE MINERALES Y METALES

PRECIOS CORRIENTES HASTA EL 28 DE MARZO

Minerales.

Carbones.—Efecto de las muchas existencias, se cotizan en baja. En Barcelona, se han cotizado los mil kilogramos Cardiff á 44 pesetas; Glasgow, 36; de fragua, 52. En Cartagena, la tonelada de Newcastle grueso á 43 pesetas, y lo mismo el de fragua.

Hierro.—En Bilbao, el carbonato calcinado, á 12 chelines 6 peniques. En Cartagena (50 por 100 seco), á 5,50 pesetas la tonelada, y el 30 por 100 de hierro, y el 15 por 100 manganesífero, á 14,50.

Plomo.—El alcohol de hoja de Linares, á 11 pesetas los 46 kilogramos, y las galenas de Cartagena, á 12,75.

Cinc.—Las blendas á bocamina en Cartagena á 30 por 100, á 1,50 los 56 kilogramos.

Metales.

Plata.—Sin variación desde la decena anterior.

Hierro.—En Bilbao, precios firmes. Lingote, á 47 chelines; hematite, 56. Las chapas y ángulos para construcción naval, los mismos precios que en la anterior decena.

Plomo.—Pocos compradores. En barras, en el mercado de París, se cotiza á 36 francos los 100 kilogramos.

Cobre.—En el mismo mercado, las primeras marcas, en barras, acusan 0,50 pesetas de baja en cada 100 kilogramos, respecto al precio de la anterior decena.

FLETES

Barcelona.—El mercado de fletes, sin variación y muy encalmado.

Bilbao.—Muy firmes en general, y el de mineral muy sostenido; el de carbones muy paralizado, pero es de esperar que uno y otro se reanimen y tengan una importante subida en el próximo Abril, época en que los buques empiezan á cargar para el Báltico.

Cartagena.—A Londres, para mineral de 6 chelines y 7 peniques; á Newcastle, para id., igual precio; A Marsella, para id., á 7 francos.

Desde la anterior decena se advierte, por lo que se refiere al mercado de fletes en el extranjero, una ligera mejora en el precio de transporte de combustible. Sin resultar remunerador el flete, se ha estacionado sin llegar, como se temía, al estado agudo en su descenso.

Así, el flete en Génova, que durante casi todo el año anterior había oscilado entre 5½ y 5½, ha pasado durante la última decena á 5½10 1½, y los corredores se mostraban dispuestos á exigir el 6.

Continúa la desorganización en el mercado del Plata. El del mar Negro está algo más débil para los fletes de retorno. De Odessa al Havre, Londres, Anvers ó Rotterdam se cotizan á 8 y 7½. El Danubio acusa relativa firmeza.

De New York avisan que durante la última decena el mercado de fletes en buques de vela ha mejorado, pero muy poco. La demanda de tonelaje para plena carga se ha acentuado algo.

Esta situación ha deprimido el curso de los fletes en general.

SECCION OFICIAL

COOPERACION METEOROLÓGICA INTERNACIONAL.—Por Real orden de Marina de 11 del actual, se invita á los Capitanes de los buques españoles que naveguen por latitudes mayores del paralelo de 30° Sur, remitan al Ministerio del ramo las observaciones meteorológicas que hagan para cooperar á los estudios que lleve á cabo la expedición alemana al Polo Austral para la construcción de cartas sinópticas, concretando dichas observaciones á los puntos siguientes:

1.º Del tiempo de la observación. (Hora del lugar).—2.º Del lugar de la observación.—3.º De la presión atmosférica.—4.º De la temperatura del aire.—5.º Del viento, según su fuerza y dirección.—6.º Del celaje, clase, intensidad y dirección de su marcha. Con respecto á este último se desea sobre todo se fije más la atención en las nubes más altas. (Cirrus.)

MATERIAL FLOTANTE.—Por Real orden del mismo Ministerio, de igual fecha, se ha dispuesto deje de figurar en la «Lista oficial de los buques de la Armada» la lancha cañonera *Condor*.

MARINA MERCANTE.—Por el ministerio de Marina se ha dictado una Real orden con fecha 15 del corriente, acerca del litigio pendiente entre la «Unión de maquinistas navales» y la «Asociación de navieros», de Bilbao, disponiendo, después de haber oído el parecer de la Junta Central de la Liga Marítima, lo siguiente:

1.º Que no ha lugar á intervención alguna por parte del ministerio de Marina en la estipulación de sueldos de las clases embarcadas en los buques de la Marina mercante, por corresponder este asunto á la libre contratación.

2.º Que se invite á la Asociación de navieros de Bilbao, á enmendar el texto de la cláusula segunda de la contrata sobre alteración de sueldos de las dotaciones, para que exprese con mayor fidelidad el pensamiento expuesto por ellos, de que sólo se entiende dicha alteración respecto al aumento de aquellos, pero no á su disminución.

3.º Que se la invite asimismo á redactar la cláusula séptima, de manera que las penas correccionales sean distintas, según que las faltas, en dicha cláusula mencionadas, se cometan á bordo ó en tierra, y en este último caso, solo aplicables cuando se relacionen directamente con el servicio del buque; que se exprese en ella de un modo terminante que dichas correcciones pecuniarias, serán aplicables independientemente de la legislación y acumulándolas á las sanciones de ésta; y que el importe de ellas, en lugar de ser distribuido entre los tripulantes del mismo buque, sea empleado de una manera más impersonal y colectiva, que no pueda afectar á la disciplina que se desea conservar.

4.º Que se amplíe lo dispuesto en las Reales órdenes de primero de Julio y 17 de Agosto de 1864, en el sentido de que las correcciones pecuniarias sólo podrá imponerlas el capitán por sí solo cuando no lleguen á mermar el sueldo mensual del individuo en su tercera parte, y en los demás casos, se requerirá la consulta de los oficiales de la nave, indicada en la Real orden citada de 17 de Agosto.

5.º Que continúe vigente la Real orden de 18 de Agosto de 1895, ínterin la defensa de los intereses nacionales no aconseje ó exija introducir en ella alguna modificación transitoria ó definitiva; y

6.º Que se interprete el artículo 39 del reglamento de Navegación, así como el 14 de Maquinistas y disposiciones posteriores de 16 de Diciembre de 1887, 2 de Agosto de 1894 y 22 de Marzo de 1895, en el sentido de que cuando los capitanes ó armadores se vean obligados á contratar maquinistas extranjeros fuera de España mediante habilitación de los Consules, por falta de maquinistas españoles, no tendrán obligación de desembarcar al llegar á puertos españoles si no hubiese expirado el plazo de su contrata, aun cuando hubiese maquinistas nacionales patentados dispuestos á reemplazarlos, siempre que la contrata haya sido hecha por el plazo mínimo que permitan los usos y leyes del país donde se verificó.

REGLAMENTOS.—Por Real orden de Marina de 21 del actual, se declara reglamentario en la Marina el Reglamento para municionar en tiempo de paz, proyectado por el Capitán de Artillería de la Armada D. Juan Marabotto.

ALUMBRADO MARÍTIMO.—Por Real orden del Ministerio de Obras públicas fecha 1.º del actual, inserta en la *Gaceta de Madrid* del 21 del corriente, se aprueba el plan de reforma del alumbrado marítimo de las costas de España, islas adya-

centes y posesiones españolas de la costa Norte de Africa, modificando al efecto los actuales faros y aprovechando en parte sus aparatos ópticos con arreglo á los datos que constan en el proyecto de la extinguida Inspección Central de Señales marítimas, á fin de obtener para las luces nuevas apariencias más en armonía con las necesidades modernas y no estableciendo nuevos faros ó nuevos aparatos sino allí donde sea absolutamente indispensable. (El referido plan de reforma se inserta íntegro en el peródico oficial de la indicada fecha, no siéndonos posible insertarlo por su mucha extensión).

PUERTOS.—La Junta de obras del de Santander, por edicto publicado en la *Gaceta de Madrid* de 18 del actual, ha señalado el día 19 de Abril próximo para la adjudicación en pública subasta de la construcción de un edificio destinado á Comandancia de Marina, bajo el tipo de 59.919,22 pesetas.

La Dirección general de Obras públicas, por edicto publicado en la *Gaceta de Madrid* de 19 del actual, ha señalado el día 26 de Abril próximo para la adjudicación en pública subasta de las obras de ensanche de los muelles del Bombé y de Santa Catalina del puerto de Gijón, bajo el tipo de 192.916,98 pesetas.

Por Real orden de 17 del actual del Ministerio de Obras públicas, se autoriza á D. Tomás Morato para establecer en la playa de Denia, en el punto denominado el Fortín, un balneario titulado Diana.

Por disposición emanada de la Dirección general de Obras públicas de 17 del actual, se autoriza á D. Sebastián Elizalde para establecer, con carácter permanente, un balneario en la playa de Macala, en la ría de Vigo.

Nuestros grabados

Exemo. Sr. D. Juan José de la Matta, General Subsecretario del Ministerio de Marina y Vocal de la Junta Central de la Liga Marítima, competente marino, digno jefe y cumplido caballero. De fotografía de M. Zorraquin, Bilbao.

La corbeta «Nautilus», Escuela de Guardias marinas (cinco grabados): «Después del baldeo», «Izando los botes», «Cargando el aparejo», «Ejercicios militares», «Virando el cabrestante». (Véase el artículo. De fotografías directas suministradas por el Sr. Concas.)

Marconi, ilustre inventor de la telegrafía sin hilos.

Facsimile de un telegrama por el sistema Marconi. (Véase el artículo.) Ilustraciones remitidas por el Sr. Agacino.

La escuadra austriaca saliendo de Barcelona, compuesta de los buques *Wien*, *Monarch* y *Budapesth* al mando del Almirante Ripper. (Véase la carta de nuestro corresponsal especial en Barcelona.) De apunte del natural remitido por el Sr. Gurrea.

Buques hospitales (tres grabados). Después de muchos años de prestar servicio como buque de guerra la antigua fragata de hélice *Garibaldi*, antes *Borbone*, sufrió grandes transformaciones en su repartimiento interior y arboladura, habilitándose para buque hospital, bajo la nueva denominación de *Saati*, siendo sus dimensiones: eslora máxima, 70,17 m; ídem entre perpendiculares, 65,92 m; manga, 15,21 m; cala de proa, 6,20 m, y 7,10 m de popa, prestando inapreciables servicios en su nuevo aspecto.

El *San Francisco de Asís*, buque hospital francés, modelo en su género, acaba de hacer una brillante campaña en el banco de Terranova, donde dió hospitalidad á 74 marineros, auxiliando á muchos centenares de pescadores y recogiendo y asistiendo á gran número de otros abandonados en la costa.

Aparejado para goleta, con tres palos y provisto de una máquina auxiliar de 300 caballos, está dotado de los últimos adelantos y métodos higiénicos. De ilustraciones de la *Rivista Nautica* y el *Journal de la Marine*.

Yates «Luisilla» y «Carita», el primero propiedad del Sr. D. José Luis Gallo, del Club Náutico de Santander, y el segundo del Sr. Martínez de las Rivas, del de Bilbao.

D. Emilio Olavarria, distinguido naviero de Gijón, fallecido recientemente. (Véase la necrología.)