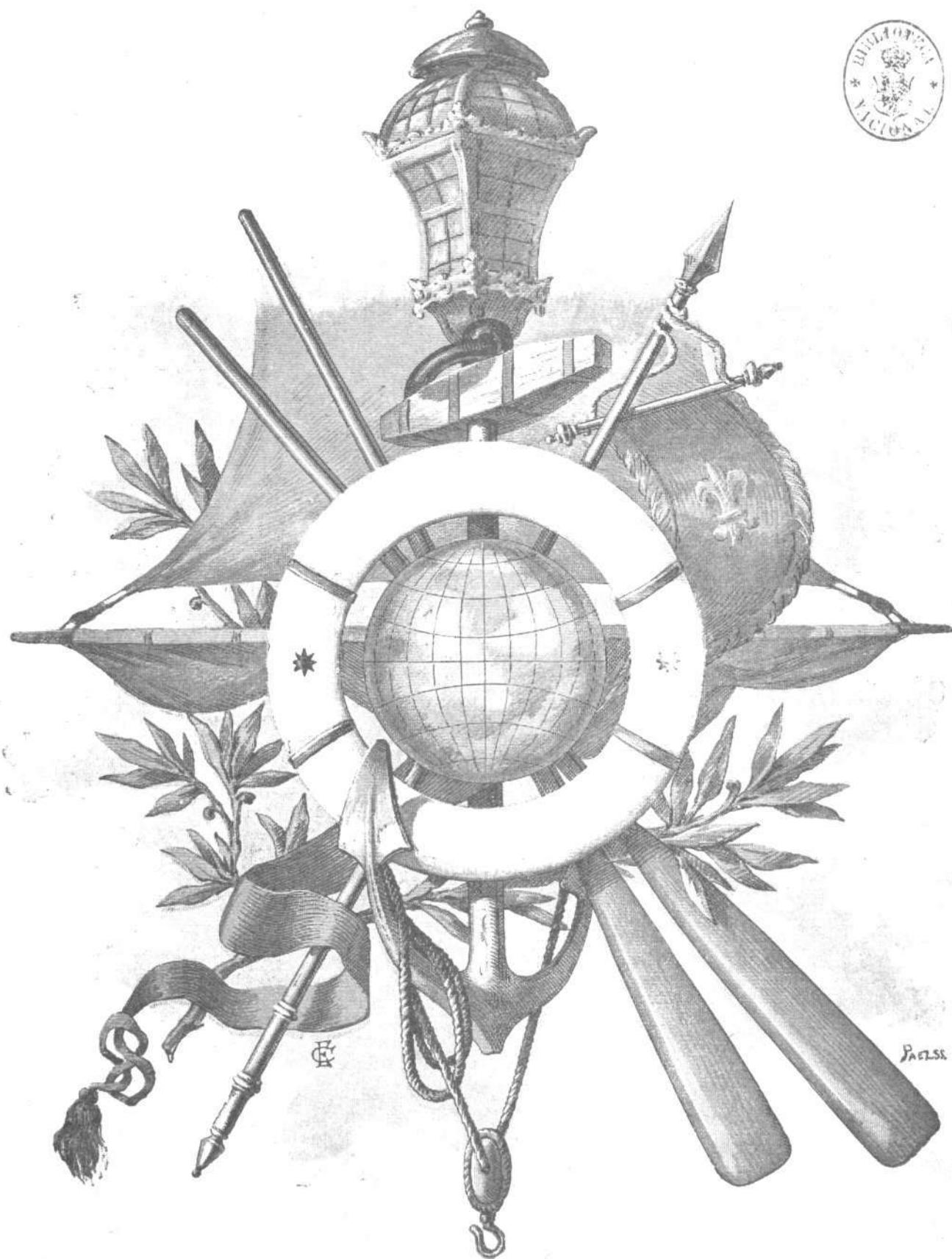


# EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.—NÚM. I

# SUMARIO

## TEXTO

AL PÚBLICO, por *Los Fundadores*.

NUESTRO PROGRAMA.

EL DOS DE MAYO DE 1866, por *D. Pedro de Novo y Colson*.

CRÓNICA NAVAL ESPAÑOLA, por *D. Ramón Auñón y Villalón*, Capitán de navío.

CRÓNICA NAVAL EXTRANJERA, por *D. Víctor María Concas*, Capitán de navío.

LA MARINA MERCANTE Y LAS REFORMAS DE CUBA, por *D. José Ricart Giralt*, Capitán de la Marina mercante.

NOTAS DIPLOMÁTICAS, por *D. Juan Valera*.

EL PODER NAVAL, por *D. José Rodríguez de Trujillo*, Capitán de fragata.

LA PESCA DE ALTURA, por *D. Ernesto Lyders*, Capitán de la Marina mercante.

DE EXPLOSIVOS, por *D. José Rodríguez Mourelo*.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

INGLATERRA, POTENCIA MARÍTIMA, por *D. Ramiro Blanco*.

Á NUESTROS COMPAÑEROS DE AMÉRICA, por *D. José Rodríguez de Trujillo*.

LA ARMADA ARGENTINA.

LOS PROBLEMAS DE ECHEGARAY, por *D. José de Echegaray*.

PREGUNTAS CURIOSAS, por *Mr. Henry Colston Burt*.

LA ACADEMIA ESPAÑOLA Y LA MARINA, por *D. Rafael Eugenio Sánchez*.

¡MULTIPLICAD, QUERIDO! (cuento original), por *D. Pedro de Novo y Colson*.

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS.

MISCELÁNEAS.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS.

## GRABADOS

Retrato de S. M. EL REY D. ALFONSO XIII (de una ampliación fotográfica).

Retratos de MÉNDEZ NÚÑEZ, LOBO, TOPETE, ANTEQUERA, S. BARCÁIZTEGUI y ALVARGONZÁLEZ.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS:

Caseta de primer orden de la Junta local de Cádiz (vista exterior).

Caseta de segundo orden de la Junta local de Gijón (vista interior).

MARINA DE GUERRA: Crucero protegido de 1.<sup>a</sup> clase ALFONSO XIII.

Ejercicio de cañón de 20 cm. en la plataforma de popa.

Ídem con un cañón de 20 cm.: cargando el cañón.

Cañón de desembarco de 7 cm.

Batería de tiro rápido de 12 cm.: en ejercicio de cañón.

Retrato del Contraalmirante D. PATRICIO MONTOJO (de fotografía).

Entrada en Nueva York del crucero acorazado INFANTA MARÍA TERESA.

MARINA MERCANTE: Vapor trasatlántico ALFONSO XII.

Cámara de primera clase: Salón de música.

Vestíbulo y bajada á la cámara de primera.

Máquinas del acorazado EMPERADOR CARLOS V.



# El Mundo Naval Ilustrado.

DIRECTOR: D. PEDRO NOVO Y COLSON, Alcalá, 49.

ADMINISTRACIÓN: HERNANDO Y C.<sup>a</sup>, Quintana, 31.

AÑO I



MADRID 1.<sup>o</sup> DE MAYO DE 1897.



NÚM. I



S. M. EL REY D. ALFONSO XIII

(DE UNA FOTOGRAFÍA AMPLIADA)

## AL PÚBLICO

## Nuestro Programa.

**P**ARA fundar esta Revista nos ha guiado una gran fe en su utilidad y una gran confianza en su buen éxito.

La vulgarísima frase de *eso es hablar de la mar*, refiriéndose á todo lo incomprendible, resulta en España de un gran realismo. Los ecos del litoral distantes cien leguas, casi no se oyen en Madrid ó percíbense débilmente. En las regiones oficiales, en las Cámaras, en la prensa periódica, se discurre, habla y escribe sobre Marina en términos que asombra, que duele, que amarga á ese gran mundo naval cada día más numeroso é importante en nuestro país.

Y los errores cometidos en el Parlamento, los sustentados por los diarios contrarrestan y vencen á toda gestión beneficiosa, pues como éstas no son comprendidas, persuaden poco; escúchense en la corte los asuntos de mar con un fruto de enseñanza parecido al que suelen recoger los espectadores de una comedia hablada en idioma extraño.

El remedio urge, y no es otro que aprender ese extraño idioma. Aprender cómo se hace un barco; cuántas industrias se crean y se asocian para el objeto; cuántas fábricas y cuántos talleres trabajan; cuántos obreros se instruyen y dignifican en ellos; cuántos hombres de ciencia las nutren y perfeccionan. Aprender cómo son esas fábricas, esos talleres, esas maquinarias portentosas; verlas reproducidas del natural por medios gráficos y descritas en términos comprensibles para el indocto; avalorar las dificultades vencidas, los tesoros empleados con riesgos, pero beneficiando á la región; la pingüe cosecha de honradez y cultura recogida, y avalorar también lo productos que rinde al país cada buque en astillero, ó á flote y á rumbo, siendo portador de géneros para lejanas playas ó de hombres para defender nuestra bandera en otros continentes. Y este estudio y esta enseñanza son los que nos proponemos practicar.

Nuestra publicación será, pues, francamente *proteccionista de las industrias navales*, porque el caudal de España, derramándose en España misma, rediviva siempre y en breve plazo un aumento de riqueza, de bienestar, de obreros instruidos y, sobre todo, de medios propios é insustituibles en presencia de un *casus belli*.

Para dominar nuestra empresa contamos con la colaboración de los escritores marinos acreditados de competentes; con los talleres de fototipia de los alemanes Sres. Hauser y Menet y con todos los elementos de la respetable casa editorial Hernando y Compañía, encargada de la administración general del periódico.

Comprendiendo también que un texto puramente técnico, aunque curioso, no podría satisfacer á todos los lectores, y en solicitud de mayor amenidad, hemos conseguido la honrosa colaboración fija de varios literatos eminentes para tratar asuntos de interés generalísimo.

Nuestra Revista reproducirá por medio de la fototipia y otros procedimientos los buques y sus interiores, las fábricas, los astilleros, máquinas, talleres, nuevos inventos, etc., así como los retratos y biografías de cuantas personas merezcan por cualquier concepto la gratitud del elemento naval.

Los trabajos que se inserten podrán inspirarse en un libérrimo criterio técnico ó profesional, pues estamos muy distantes de defender lo rutinario. Solamente queda prohibido en absoluto la inserción de cualquier escrito donde se hagan marcadas apreciaciones políticas.

Restáanos decir que al ocupar un puesto en el estadio de la prensa, saludamos cortés y afectuosamente á todos nuestros compañeros en el noble palenque periodístico, rogándoles que nos acojan con benevolencia.

También rogamos á cuantos visten el botón de ancla y no hayan recibido invitación especial, que nos honren con la colaboración de sus plumas ó sus consejos.

Respecto al Ejército, hermano gemelo de la Armada, (pues les unen iguales deberes y aspiraciones y el juramento de sacrificar la vida en defensa de la madre Patria), al Ejército le decimos: *Esta casa es vuestra; venid á ocupar en ella el sitio preferente, que es el que ocupáis en nuestro corazón.*

Y ahora, puesto que podemos comparar EL MUNDO NAVAL con un buque aparejado y listo, ya levadas las anclas y desahogando vapor para dejar el puerto y lanzarse á la lucha contra las tempestades y los escollos, llevando escrito en su bandera *Patria y Marina*, solamente fáltanos dar una voz al jefe de las máquinas:

—¡Avante!

Y otra voz al timonel:

—¡Clava esa bandera!

LOS FUNDADORES

**L**o encontramos hecho. En el número extraordinario que publicó *El Día*, de Madrid (1.º de Enero de 1897), se inserta un artículo del Vicealmirante Sr. D. José María de Beránger, actual Ministro de Marina.

Confesamos que nunca habíamos leído extractadas en menos espacio y con más gallardía y vigor dialéctico las verdaderas aspiraciones de los elementos navales, ni tan gráficamente indicados los genuinos rumbos que han de seguirse para llegar al engrandecimiento positivo de la Patria.

El ejemplo de otra nación que desde la miseria y el descrédito se elevó hasta empuñar el cetro del Océano, nos prueba que sin dinero, y aun con déficit, debe hacerse Marina, porque ésta no tardará en retribuir sus dispendios.

Recordemos el refrán: *Cada cañón á flote le da al comercio millones.*

Y siendo así que no halláramos más acertada expresión de nuestros propósitos que el texto del artículo del Sr. Beránger, lo adoptamos como programa, satisfechos y honrados altamente por esta hermandad de criterio con el actual jefe de la Armada española.

Al veterano é ilustre marino le sorprenderá mucho la reproducción que nos permitimos hacer aquí de sus ideas escritas, y le rogamos nos perdone el que no hayamos solicitado antes su permiso. Dice así:

## AUMENTAR LA MARINA ES ENGRANDECER LA PATRIA

*España se ha dejado arrebatarse por otras naciones los pingües mercados de la América española, y no podemos reconquistarlos ni extender nuestro comercio marítimo, por otras partes, como debemos hacerlo, sin antes fundar una Marina militar grande y potente, que la ampare y proteja en tiempo de paz, y que la defienda, así como á esta Patria esencialmente marítima, en tiempo de guerra.*

*Así lo comprendió Inglaterra el siglo XVII, cuando vió un día apresada su pequeña escuadra y destruido su comercio marítimo por la escuadra holandesa, que triunfante y gloriosa al mando del Almirante Ruyter, fondeó en 1667 en las bocas del río Támesis, amarrando escobas en los topes de sus mástiles para humillarla y manifestar así que había barrido la mar de ingleses. Entonces, el presupuesto de ingresos de Inglaterra era de seis millones de libras esterlinas; su deuda no podía pasar de medio millón; al Ejército se le debían siete meses; á la Marina nunca se la pagaba; tripulaban sus barcos presidiarios y gente de leva; sostenía dos guerras, una interior y otra exterior, y en medio de tantas desgracias y tanta pobreza, funda la base de su Marina militar, hoy la más potente del mundo, para defender la patria, buscar mercados á su comercio, y de este modo fomentar el trabajo aumentando las industrias, trayendo así la prosperidad y riqueza á su país.*

*Aquel presupuesto de seis millones de libras es hoy de más de noventa; y aquella deuda, que no podía pasar de medio millón por falta de crédito, llega hoy á la suma de setecientos millones de libras, lo que demuestra su inmenso crédito y riqueza; aquel comercio, destruido por los holandeses, ha subido el valor de lo importado y lo exportado en el último año á cerca de veinte mil millones de pesetas; habiendo aumentado en el mismo periodo su comercio en más de mil y cien millones de pesetas, casi igual á todo nuestro comercio marítimo.*

*En el mar y por el mar hemos de adquirir nosotros esa grandeza, ese poder y esa fuerza; en el mar y por el mar habremos de cumplir los varios destinos reservados á nuestra Patria.*

*Allá, en la Edad Media, en la República de Venecia, cuando el Dux tomaba posesión de su alta magistratura, dirigíase á las playas, rodeado del Senado, de todos los dignatarios, de todo el pueblo, y arrojando su anillo nupcial al mar, desposábase con aquel elemento, para dar á entender que en el mar y sólo en el mar estaban la grandeza y prosperidad de la República. Pues bien: si al ascender al trono nuestros Monarcas pudieran imitar este ejemplo, yendo á una de las playas del Estrecho, frente á las costas africanas; allí, próximos á las almenadas fortalezas del Peñón, donde ondea, por desgracia nuestra, pabellón extranjero; allí, el ondear de esa bandera habría de causar profunda herida en el corazón de nuestros hombres de Estado; y así, fija la vista en el porvenir, podrían cumplir la magna misión de restaurar la Marina militar, que tantos servicios ha prestado á la Religión, á la Ciencia y á la Patria.*

JOSÉ M. DE BERÁNGER

## EL DOS DE MAYO DE 1866

## COMBATE DEL CALLAO

COMENZAMOS la publicación de nuestra Revista justamente la víspera del 31 aniversario del heroico combate sostenido por la Marina española contra las formidables baterías del Callao. Nuestro deber es dedicar algún recuerdo á esa epopeya gloriosa.

El suceso memorable ha sido relatado con mayor ó menor amplitud, anualmente, llegando al perfecto conocimiento de todos.

Esta circunstancia dificulta cada vez más un nuevo relato que contenga noticias inéditas é interesantes sobre tan hermoso hecho de armas.

No obstante, todavía puedo yo revelar algunas cosas que satisfarán mucho el amor propio de los españoles.

En 1882 publiqué la historia de aquella guerra, obra que mereció ser comentada muy extensamente por el famoso historiador chileno Sr. Vicuña Mackena, al que sus compatriotas han erigido una estatua en Valparaíso (1).

Este escritor ilustre era un implacable enemigo de España; sus juicios podrán recusarse por apasionados antes que por benévolo. ¿No será curioso conocer estos juicios suyos acerca de nuestra guerra en el Pacífico?

Pues bien, dejemos que Vicuña Mackena sea el comentarista de aquella campaña y de sus hechos más salientes.

Al referir yo en mi historia el incendio casual de la fragata *Triunfo*, fondeada en las islas Chinchas, que reducía á la mitad las fuerzas navales de España bajo el mando de Pinzón, citaba entre otras las siguientes frases de oficiales nuestros: «Puede ser que pasados veinte años hagan justicia al mérito que encierra nuestra permanencia aquí, y concedan su merecido aplauso al hombre temerario que ha sabido con dos fragatas y una goleta poner en jaque á toda la América del Sur».

Y á esto replica el historiador chileno Vicuña Mackena (pág. 69):

«Había tal vez no poco de arrogancia de la raza á que los de allá como los de acá pertenecemos cuando decían los oficiales de la fragata *Resolución* aquello de que Pinzón había puesto en jaque á toda la América del Sur. Pero lo que no es posible negar después del trascurso de los veinte años solicitados por los tripulantes de la fragata, viuda de su poderosa consorte, á 3.000 leguas de sus puertos de socorro y á 50 de los del enemigo, que la entereza, resolución y patriotismo con que los españoles sobrellevaron aquel desastre, que les arrebató la mitad de sus cañones y les embarazó con el doble de la tripulación necesitada en su barco único, fué digna de los que vencieron en Lepanto, de los que sin ser vencidos ni vencedores combatieron contra los terribles huracanes del Atlántico á bordo de la invencible armada de Felipe II y de los que acompañaron á Colón al descubrimiento de un mundo en una carabela de 56 toneladas y sin puente.»

Más adelante, al enunciar la expedición de las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca* al archipiélago de Chiloé en busca de las escuadras enemigas allí refugiadas, digo:

Alvargonzález y Topete estudiaron sobre el plano aquella localidad, y seguro es que corazones muy valerosos hubieran retrocedido ante las dificultades extraordinarias que tenían que vencer para franquear los arrecifes de Lami y Carva, que conducen á la isla de Abtao.

Y á esto replica el historiador chileno (pág. 243):

«Desde la expedición de esas fragatas á Abtao ha quedado entre los ingenuos chilotos una poética leyenda que redundó en honor de los españoles y de su atrevimiento por navegar en aquellos mares procelosos. Según esa leyenda, existía en Tabon una bruja llamada la Voladora, que secretamente guiaba á los españoles en todos aquellos laberintos, poniéndose en comunicación cercana con ellos.»

Cuando después relato la nueva expedición á Chiloé, verificada por el mismo Méndez Núñez á bordo de la blindada *Numancia*, en unión de la *Blanca*, estimando aquel hecho de imprudencia temeraria, Vicuña Mackena lo comenta en los siguientes términos (pág. 288):

«Y era la verdad; porque en mares donde de continuo se pierden en los bajos, ó arrastrados por violentas corrientes las más sutiles balandras, manejados por prácticos que han nacido, como los ánares, arrullados por las olas y vivido sobre sus erizados lomos, fué extraordinaria fortuna hacer pasar ileso buque tan enorme y de tanto calado como la *Numancia*.»

(1) *Historia de la guerra de Chile con España*. Cuadros y episodios comentados, arreglados y extraídos de la *Historia de la guerra de España en el Pacífico*, de D. Pedro de Novo y Colson, por B. Vicuña Mackena.—Santiago, 1883. Obra en 4.º mayor, 500 páginas.

Respecto al combate de nuestra escuadra con las fortalezas del Callao, poco podría yo decir que no hubiese ya sido publicado íntegramente y en muchas ocasiones.

Nadie ignora los pormenores de la lucha ni el indiscutible triunfo logrado por España.

Popularísimas son las heroicas frases de Sánchez Barcáiztegui respondiendo á la urgencia de que se inundasen las carboneras incendiadas; la no menos valiente de Pezuela al rechazar el auxilio del Almirante inglés; el reto gallardo que Topete lanzaba desde el puente y era oído en las baterías enemigas, y la pregunta de sublime sencillez que Méndez Núñez, herido, formulaba al mandar cesar el fuego: «¿Están contentos los muchachos?»

Toda aquella relación que escribí ajustada á la exactitud y á la imparcialidad, ha merecido la sanción de peruanos y chilenos. Pruébanlo los siguientes comentarios de Vicuña Mackena (página 369):

«Tal fué, con efecto, en sus más marcados y heroicos perfiles el memorable combate del 2 de Mayo de 1866; hecho de guerra que habría despertado en el viejo mundo vivísima atención si las naciones europeas no se hubiesen hallado por entonces entregadas á las guerras y turbulencias que en aquel mismo año terminaron en las memorables batallas campales de Sadowa y de Custoz.»

Al razonar en mi libro que fué nuestra la victoria, yo decía:

Si debemos deducirla por el número de bajas que sufrieron ambos beligerantes, de éstas correspondieron á la escuadra 194 entre muertos, heridos y contusos, y al Callao cerca de 2.000, según datos de su prensa.

Lo que el historiador chileno ratifica diciendo (página 387):

«Tuvieron, en efecto, los españoles sólo dos oficiales muertos, los guardias marinas Rull y Godínez, y heridos á Méndez Núñez, á Topete y al alférez de navío Bastarreche. En cambio los peruanos perdían, además del ilustre Ministro de la Guerra, Gálvez, que había sido el alma de la defensa, cinco coroneles (Montes, Zamora, Baquero, Borda y Zavala. Este último para singularidad! hermano del ministro de la Guerra en España), al valiente capitán de corbeta D. Raimundo Cárcamo, y no menos de 20 jefes y oficiales, además de otros tantos heridos, muchos de los cuales también sucumbieron.

»En esta parte la ventaja militar de los españoles fué evidente sobre sus adversarios; pero ello por lo mismo debería ceder en abono del inquebrantable denuedo de los que defendían lo que hoy es la tierra más cara para el hombre: su propia tierra.»

Es de advertir que Vicuña Mackena menciona en los «Comentarios» de mi obra á muchos de los numerosísimos chilenos que se batieron en la defensa del Callao, sin que esto sea óbice para reconocer que fueron vencidos.

Y luego añade con nobleza el historiador chileno:

«Los españoles pelearon en el Callao cuando Topete gritaba hasta oírse de tierra: ¡AQUÍ ESTÁ TOPETE! Y el bravo Barcáiztegui, muerto gloriosamente más tarde delante de Motrico, en su incendiada *Almansa*, lacónica pero heroicamente exclamaba: «HOY NO MOJO LA PÓLVORA». Los españoles—decíamos—pelearon en el memorable 2 de Mayo de 1866, tan digno de ser recordado como el 2 de Mayo de 1808, COMO ESPAÑOLES Y Á LA ESPAÑOLA.»

La confesión del historiador chileno es honrosa é inapreciable por su origen.

De todos aquellos capitanes que tanta gloria dieron á España ya han muerto Méndez Núñez, Lobo, Topete, Antequera, Sánchez Barcáiztegui, Alvargonzález y Patero (1). Después de los treinta y un años transcurridos léense aún en el Estado general de la Armada los nombres ilustres de Pezuela y Valcárcel, como los dos Vicealmirantes más antiguos, y aquel alférez Bastarreche, herido en el combate, es en la actualidad capitán de navío y jefe del Depósito Hidrográfico.

La historia consignará siempre esta gloriosa página de nuestra Marina. Sufrida en el largo bloqueo, y heroica en el rudo combate, despertó el asombro de los testigos extraños, y más tarde fué citada como digno ejemplo por un gran Almirante austriaco en vísperas de una lucha temeraria: «Imitemos á los españoles en el Callao», dijo el ilustre Tegetthoff á sus oficiales antes de atacar á la escuadra italiana en las aguas de Lissa.

En el aniversario del brillante hecho de armas, tributamos profunda veneración á las ilustres sombras de aquellos héroes, que ya viven en la historia estrechamente unidos á los Churrucas y Gravinas, á los Valdés y Galianos.

¡Dichosos los que, al marchar llamados por Dios para otros mundos mejores, dejan huella luminosa de su paso por este tormentoso, trazándoles el camino de la fama á las generaciones venideras!

PEDRO DE NOVO Y COLSON

(1) De este ilustre marino no conservamos el retrato, y por eso deja de insertarse con los de los anteriores. Respecto á los de Pezuela y Valcárcel, que afortunadamente viven, publicaremos sus retratos en números sucesivos, entre los de los Vicealmirantes de la Armada.



D. CASTO MENDEZ NUÑEZ



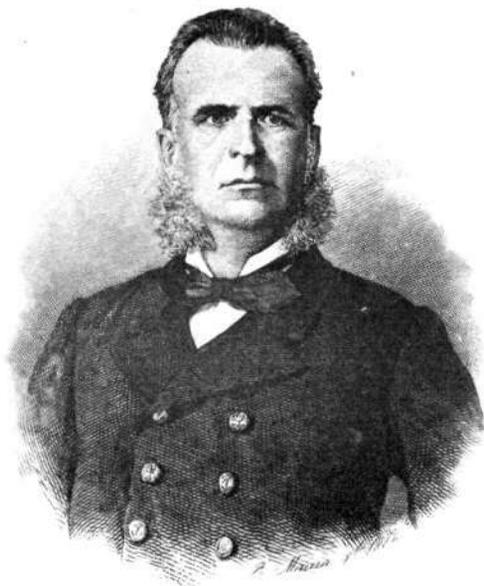
D. MIGUEL LOBO



D. JUAN BAUTISTA TOPETE



D. JUAN ANTEQUERA



D. VICTORIANO SANCHEZ BARCAIZTEGUI



D. CLAUDIO ALVARGONZALEZ



## CRÓNICA NAVAL ESPAÑOLA

1.º de Mayo de 1897.

SUMARIO: El Rey marino.—Operaciones militares.—Navegaciones y comisiones.—Buques nuevos y buques excluidos.—Necrología y movimiento del personal.—Marina mercante.



NADA más grato ni más en armonía con los sentimientos monárquicos en que se ha de inspirar EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO, que empezar esta crónica honrando nuestra pluma con un respetuosísimo saludo á la augusta persona del Rey, en quien se encarnan las gloriosas tradiciones de esta nación heroica, tan grande y tan fecunda en hechos portentosos cuando llenaba el mundo con la fama de su nombre, como admirada por su temple cuando la adversidad llama á sus puertas y halla respuesta en energías sobre humanas, ni sospechadas ni imitadas por raza alguna de la tierra.

EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO no ve sólo en el Rey la persona sagrada é inviolable que preside á la gobernación constitucional del Estado, sino que se complace en saludar en ella especialmente al que por ley fundamental es el Jefe supremo de los Ejércitos de mar y tierra, y según ley de la naturaleza humana el heredero de las glorias militares que alcanzaron cien Reyes de su estirpe en el transcurso de los siglos.

Y como manifestación primera de este armónico sentimiento de respeto y de afecto que por igual abriga la Marina militar, hemos querido honrar nuestra primera plana con el retrato del augusto niño en traje que sin duda causará novedad y contento entre los que aman y veneran el uniforme de la Armada.

Ciertamente que el Rey puede ostentar la faja de Almirante como supremo Jefe de la Armada; pero de todos es sabido que aunque el mismo derecho le asiste para vestir el uniforme de los Príncipes de la milicia terrestre, S. M., educado en las modestias que le inspira la sabiduría de su augusta madre, ha querido hermanar, en sus preferencias por el sencillo uniforme de alumno, el amor á las instituciones militares y sus inclinaciones al estudio, como ejemplo á los que por tal medio han de templar su espíritu en el recuerdo de las históricas hazañas de nuestros grandes Capitanes y preparar su entendimiento para las altas concepciones estratégicas que han de abrirles camino para alcanzar honrosa y merecidamente las altas jerarquías de la milicia que en momentos supremos han de ser instrumentos eficaces para lograr el esplendor ó evitar la ruina de la Patria.

Respetando, pues, los sentimientos de extremada modestia que S. M. la Reina ha querido hermanar con otras virtudes, en el corazón de su augusto hijo, y deseosos de hacer pública manifestación del singular aprecio en que tenemos sus conocidas aficiones hacia la Marina, ofrecemos hoy su retrato con el modesto cuanto honrado uniforme de *Aspirante* ó alumno de la Escuela Naval, que es la más genuina representación de la juventud estudiosa de la Armada.

Abriguemos la fundada esperanza de que esas infantiles aficiones al mar se consoliden luego con el estudio y reflexión que imponen los deberes de Trono y hagamos votos por que su reinado, como el sol que disipa los nublados de pasadas tormentas, sea período feliz de nuestra historia en que pueda desarrollarse el conocido lema que aún ostentan las puertas del Arsenal de la Carraca:

TU REGERE IMPERIO FLUCTUS, HISPANÆ, MEMENTO

Tal es hoy el anhelo de la Marina militar.

\*\*

No menos grato que aquel deber cumplido ha de ser hoy para nosotros el de enviar nuestro saludo de admiración y de respeto á todos los marinos españoles que en apartadas y malsanas regiones cumplen gallardamente el deber de consagrar su vida á la defensa de la patria, manteniendo con el brillo de siempre el honor de la bandera y el prestigio de su uniforme.

Las campañas de Cuba y Filipinas con sus múltiples necesidades y sus amagos de conflictos exteriores han venido á poner de manifiesto una vez más la conveniencia indiscutible de una Marina poderosa y permanente que evite la necesidad de costosas improvisaciones y permita responder en el acto á provocaciones injustificadas; mas no por ser insuficiente y en parte inadecuada la que existe ha dejado de prestar importantes servicios que no siempre alcanzaron ni aun el modesto honor de la publicidad.

A la conducta valerosa observada en el Cauto por las tripulaciones de los cañoneros *Centinel* y *Relampago* y de sus dignos Comandantes los Sres. Martínez y Puerta, muerto el primero y

gravemente herido el último, han respondido las de todos los buques de aquel Apostadero, redoblando su celo y su afán por compartir las glorias de sus compañeros del Ejército, y á excepción de los grandes cruceros, cuya misión en alta mar no les daba ocasión de combatir activamente al enemigo, ha sido raro el día en que no se registre el cañoneo de un campamento, el desembarco de una tripulación para perseguir á los rebeldes ó el auxilio prestado á algún destacamento de la costa.

El *Yáñez Pinzón* en Barretero, el *Contramaestre* en la ensenada de Cochinos, el *Lince* en Estero Quebrado, el *Ardilla* en el Río San Juan, el *Aguila* y el *Flecha* en Santa Rosa, el *Cuba* en Media Luna y el *Sandoval* en Niquero, desembarcando sus tripulaciones, han perseguido á los rebeldes obligándoles á internarse para caer en manos de nuestras columnas, mientras el *Velázquez* y el *Molins* en Portillo, el *Parejo* en Batabanó, el *Estrella* en la playa de Jnan González, el *Yumuri* en Punta Piloto, el *Vasco* en Baracoa, la *Mensajera* en Garnacha, el *Baracoa*, el *Cauto*, el *Satélite* y otros en diferentes puntos de la costa de Cuba batían y destruían los campamentos enemigos con el fuego de su artillería, á la vez que las columnas de infantería de Marina, mandadas por sus Jefes Muñoz, Sicluna, Fernández y Cardona, batían en Gibara á Jesús Palacios, que pereció en la refriega, é introducían convoyes en las Tunas y otros puntos después de gloriosos combates.

Los Comandantes Matos, Cañizares, Tineo, Costa, Carranza, Carderera, Acosta, Pérez Gros, Montero, Pou, Gutiérrez, Vega y otros han demostrado gran acierto y valentía en todas estas operaciones, que por llevarse á cabo con fuerzas reducidas y en parajes de escasas comunicaciones no han tenido mayor resonancia.

Mientras en Occidente procedía la Marina con tal actividad, los campos y las aguas de combate en el extremo Oriente eran también regados con la sangre de nuestros valerosos Oficiales.

En los comienzos de la insurrección, la flotilla del Pasig, mandada por el Teniente de navío Pou, castigó con sus fuegos la osadía de los rebeldes, alentados por la escasez de nuestras fuerzas; la infantería de Marina añadía nuevas páginas á su brillante historia en el primer ataque á Noveleta y á Binacayan; Baturone y Borrajo daban su vida por la patria, recibiendo sus últimos alientos al pie de las trincheras enemigas sus jefes Díaz Motoni y Muñoz, sus compañeros Sevillano, Linaje, Valdés y Figuerola, todos ellos heridos, á la cabeza de sus tropas, y la paz en la isla de Paragua era mantenida con severo escarmiento por el acierto y la energía del Comandante de aquella división naval, capitán de fragata Sr. López, y la oportuna llegada del crucero *Velasco*.

Más tarde fracasaba la audaz empresa de los carabineros de Manila desconcertada por la enérgica embestida de las escasas fuerzas de la capitana del puerto, personalmente dirigidas por el bravo teniente de navío Sr. Gaztambide.

En el período álgido y más crítico de la insurrección malaya, el Arsenal de Cavite, defendido por las escasas fuerzas de Marina y por su vieja artillería, ha sido quizás, como lo fué hace años la Carraca ante el desbordamiento cantonal, el baluarte en que se han estrellado los enemigos de la integridad de la patria.

El núcleo de la escuadra, dirigido por el Contralmirante Montojo, ha secundado con notable eficacia los acertados planes del General en Jefe, ya destruyendo con sus fuegos las trincheras y aun arrasando los poblados de Bacoor, Binacayan, Cavite Viejo, Noveleta y Rosario por la bahía de Manila y los de Ternate, Naic y Santa Cruz por el mar, ya haciendo desembarcos en diferentes puntos de la costa, ya impidiendo el socorro esperado por el mar y la posible fuga á la cercana isla de Mindoro, ya alcanzando con la gruesa artillería de sus buques mayores el campamento de Malabón y hasta las lejanas trincheras del campo fortificado de Imús.

En estas operaciones, á que han concurrido los cruceros *Cristina* y *Castilla*, los cañoneros *Villalobos*, *Callao*, *Leyte* y *Bulusan* y el transporte *Cebú*, que arbolaba la insignia, se han hecho dignos de mención el teniente de navío Vázquez y los alféreces de navío Vial y Martínez Boom, á quienes ha correspondido el honor de derramar su sangre por la patria.

\*\*

Reunidos en Cuba y Filipinas casi todos nuestros buques para atender á ambas campañas, pocas son las navegaciones de altura que ahora pueden realizar los que se encuentran apartados de aquellos Apostaderos.

La corbeta *Nautilus*, escuela de guardias marinas, con 37 de estos jóvenes, ha emprendido un nuevo viaje de instrucción, que constituirá una vuelta redonda por el Mediterráneo, siguiendo á la ida las costas septentrionales de África y regresando por las meridionales de Europa con escalas en Tánger, Ceuta, Melilla, Orán, Argel, Túnez, Rodas, Chipre, Creta, Palermo, Nápoles, Liorna, Génova, Tolón y Barcelona.

El crucero *Isla de Luzón*, después de largo y penoso viaje desde Cádiz, ha llegado á Manila, á cuyo Apostadero queda incorporado.

El *María Teresa*, destacado de la Escuadra de instrucción, y el *Infanta Isabel*, que se le ha unido en las aguas de América, representarán á España en New-York en las fiestas con que ha de celebrarse la inauguración de la estatua del Presidente Grant.

El *Viscaya*, con el Comandante general de la Escuadra, señor Bermejo, concurrirá igualmente á las fiestas con que la Gran Bretaña celebrará el 60 aniversario de la elevación al trono de la Reina Victoria.

Nada se ha dicho hasta ahora de enviar alguno de nuestros buques á las aguas de Oriente, y aunque no sean grandes los intereses materiales que allí tengamos que amparar, la sola consideración de no aparecer como los únicos indiferentes ó postrados entre las naciones mediterráneas y la de que los sucesos de carácter naval ó internacional que han de desarrollarse pueden ser fuente de enseñanza para nuestra Marina y de útiles avisos para nuestra diplomacia, parecen indicar que no sería sacrificio perdido el envío de uno de nuestros buques, aunque fuere sin otro carácter que el de testigo presencial de los sucesos.

\* \*

Nuestra Marina militar se ha aumentado recientemente con el aviso *Urania*, de 669 toneladas, generosamente donado á la Nación por el antiguo oficial de la Armada, Sr. Recur. Construido hace dos años en los astilleros ingleses de Mr. Thomson para buque de recreo, no puede considerarse como aumento apreciable de fuerza militar, y no consintiendo nuestra pobreza reservar para el servicio más adecuado á sus condiciones, que sería el que prestan en Inglaterra los yates del Almirantazgo, ha sido destinado á la comisión hidrográfica.

También han llegado recientemente á España y están ya incorporados á la Escuadra de instrucción dos de los seis cazatorpederos construidos en Inglaterra; el *Terror* y el *Furor*. Buques de 380 toneladas, tienen su principal importancia en una excepcional velocidad de 30 millas por hora, que podrá ser utilizado en los lances de guerra, pero de la cual no debe abusarse ni aun usarse para el servicio ordinario de paz, porque así lo requiere la conservación de tan delicadas máquinas.

El crucero *Alfonso XIII*, de 4.800 toneladas, reproducción del *Reina Regente*, continúa sus pruebas en Barcelona, y como resultado de ellas se le harán algunas modificaciones, entre otras la del aparato de gobernar.

El *Cristóbal Colón*, de 6.800 toneladas, adquirido en Italia á la casa de Ansaldo, ha hecho ya pruebas preliminares, alcanzando un andar de 14 millas con 6 calderas y 19 con las 12 á tiro natural.

Las pruebas de su artillería no han sido satisfactorias, pues el primer cañón de 25 cm., ha quedado inutilizado y obligada, naturalmente, á reemplazarlo por su cuenta la casa constructora.

El *Carlos V*, de 9.235 toneladas, ha dado también sus primeros pasos por el mar, realizando pruebas preliminares, que han demostrado perfecto funcionamiento de sus máquinas, rapidez en el cambio de marcha y radio de acción superior al exigido en el contrato. Con 6 calderas y 45 revoluciones ha andado 11,5 millas, que por ahora se considera ser la velocidad económica, y con las 12 calderas ha excedido de 18,5 millas. La artillería de 14 cm. se ha probado con buen éxito; la gruesa se halla todavía en Francia, donde se construyen sus montajes, y no es probable que quede instalada en el buque antes del mes de Septiembre.

El *Princesa de Asturias*, de 7.000 toneladas, ha sufrido una nueva contrariedad con la rotura de la vieja machina de la Carraca en el momento de tener suspendida una de sus calderas, de 66 toneladas de peso, cuya caída ha producido algunas averías, ya remediadas en el casco y sensibles desgracias personales.

El *Cardenal Cisneros*, de igual tonelaje, cayó felizmente al agua en Ferrol el 19 de Marzo, siendo de sentir el atraso del *Cataluña*, gemelo de los anteriores, que todavía ha de permanecer algún tiempo sobre su grada de Cartagena.

El Gobierno ha acordado á la casa de Vila de La Graña prórroga de un año para la entrega de los cruceros de tercera clase *Marqués de la Victoria*, *Alvaro de Bazán* y *María de Molina*, modificándose el contrato en el sentido de que el Estado se encargue de artillarlos, rebajando el importe de lo estipulado en la escritura. El primero de ellos ha caído ya al agua.

El mismo día en que fué botado el *Cisneros* en Ferrol se colocó la quilla del nuevo *Reina Regente*, de 5.000 toneladas, casi á los dos años del funesto naufragio del que llevó su mismo nombre.

En los astilleros de Thomson, en Glasgow, se construyen por cuenta del Gobierno español otros cuatro cazatorpederos del tipo del *Terror*. Dos de ellos, el *Audas* y el *Osado*, se encuentran ya en el agua y el primero de éstos ha realizado pruebas con buen éxito el día 13 de Marzo. Los otros dos, *Plutón* y *Proserpina*, se encuentran todavía en grada.

El *Pelayo*, la *Numancia* y la *Vitoria* en Tolón y el *Destructor* en Glasgow, continúan sus reparaciones ó transformaciones, y todos ellos deben quedar disponibles dentro del corriente año.

El veterano crucero de madera *Navarra* ha pasado á Cartagena para servir de depósito de marinería y á la vez de Escuela

de jóvenes en que pueda recogerse y consagrarse al servicio de mar la juventud modesta de las costas del Mediterráneo.

\* \*

A la vez que estas adquisiciones, bueno será también consignar las bajas, á fin de que no se crea que en la cuenta de buques no hay más operaciones que la de sumar, lo cual podría inducir á la errónea opinión de que vamos estando sobrados de Marina, cuando en rigor no se hace otra cosa que renovarla, siquiera sea mejorando.

La fragata *Lealtad* y el vapor de ruedas *Vulcano* han sido cedidos á las asociaciones benéficas que sostienen asilos navales en los puertos de Barcelona y Valencia.

La fragata *Concepción*, la batería flotante *Duque de Tetuán*, el monitor *Puigcerdá*, las goletas *Concordia*, *Prosperidad* y *Caridad*, los cañoneros *Nervion*, *Bidasoa* y *Teruel* y los vapores de ruedas *Gaditano*, *Ferrolano* y *Guipuzcoano* han sido puestos á la venta como inservibles.

El pontón *Ferrolana*, antigua corbeta de vela, y el torpedero *Pollux* han sido dados de baja definitivamente por no tener ni aun ese aprovechamiento.

Son, pues, catorce buques que deben desaparecer de las listas de la Armada.

\* \*

La crónica, que no puede limitarse á señalar sucesos agradables, ni siquiera indiferentes, tiene también que hacerse eco del sentimiento producido en la Armada por los estragos de la muerte, que se ha mostrado diligente en los comienzos de este año.

En Madrid el Contraalmirante Sr. Barcáiztegui, el General de la reserva Sr. Casariogo, el capitán de navío Montes de Oca y el teniente de navío Santiago; en Cádiz el General de la reserva señor Soler; en Cartagena el Vicealmirante Sr. Reguera, los Contraalmirantes Sres. Pilón y Carlos Roca y el Auditor general Sr. Codina; en Ferrol el teniente de navío de primera Fernández Flores, y en Barcelona el Mariscal de campo de Artillería Sr. Barrié han pagado el tributo á la muerte, casi todos en edad en que aún podían prestar buenos servicios á la patria, dejando entre sus compañeros el recuerdo de las estimables condiciones que todos ellos poseían y el convencimiento de que las penalidades de la carrera abrevian en los más la duración de una vida que en otras condiciones no se hubiera extinguido tan prematuramente.

\* \*

Por distinto motivo, y aun pudiera decirse que por razón inversa, por exceso de vida oficial ó por cansancio de la vida activa, han sido baja en sus respectivos escalafones el veterano Vicealmirante Sr. Maimó y el Inspector general de Ingenieros señor Bona, á quien sus compañeros de corporación han despedido con un banquete para significarle el recuerdo gratísimo que entre ellos deja.

La modificación de las plantillas de los cuerpos general y de Infantería de Marina, requerida por las necesidades de ambas campañas y por la paulatina extinción de la escala de reserva, cuyos destinos tienen que ser cubiertos por la activa, han producido algún movimiento en las respectivas escalas, y tanto por esta causa como por las sensibles bajas que anteriormente se mencionan, han tenido ingreso en el generalato los Sres. Lazaga, Guerra, Jácome, Cinnennegui, Delgado y Paredes, del Cuerpo general, y Estrada, del de Ingenieros.

En el mes próximo se verificarán oposiciones para cubrir las vacantes de la Escuela Naval, constituyéndose el tribunal en Madrid bajo la presidencia del Capitán de navío D. Joaquín Micon.

\* \*

No hemos de terminar nuestra primera crónica sin saludar también á la Marina mercante, cuyos intereses se hallan tan íntimamente ligados con los de la de guerra.

Los recientes servicios prestados por la Compañía Trasatlántica, realizando con indiscutible celeridad y fortuna el transporte de tropas más considerable de que hay memoria en los tiempos modernos, transformando en hospitales algunos buques de su flota, especialmente consagrados al transporte de heridos y enfermos y poniendo á disposición del Estado en Filipinas las gabarras que artilladas prestaron tan eficaz auxilio en las operaciones de la guerra, demandan un aplauso que nos complacemos en tributarle en esta crónica.

Los valiosos y desinteresados ofrecimientos de las flotas pertenecientes á los Sres. Pinillos, de Cádiz, Jover y Serra, de Barcelona, Ibarra, de Sevilla, y otras merecen también ser consignados como acentos del patriótico sentimiento que anima á nuestros navieros.

RAMÓN AUÑÓN Y VILLALÓN

Capitán de navío.

## CRÓNICA NAVAL EXTRANJERA

SUMARIO: Exageraciones de la industria y accidentes á bordo de un acorazado ruso.—Reconstrucción de antiguos acorazados.—Experiencias para hacer carbón rápidamente.—Accidentes marítimos notables.—Enormes trasatlánticos.—El torpedero *Turbinia*.

NADA más fácil, en los tiempos que corremos, que hallar una fórmula que en números redondos diera idea cabal del estado comparativo de todas las Marinas del mundo, pues después de mil y mil cábalas respecto al valor en conjunto entre cruceros y acorazados, torpederos y cazatorpederos, pesos de coraza, caballos de vapor y fuerza viva de las andanadas, se ha venido á parar adonde debió ser el principio, esto es, que la fuerza de la guerra estriba en dinero, dinero y dinero; pues como una novedad se da en el mundo científico extranjero la de que basta saber quién tiene más presupuesto para conocer quién tiene más Marina. Así, pues, la crónica ajena podría reducirse á una sencilla partida doble; y no decimos la propia, pues en el lado del haber del presupuesto ordinario aparecerían tan pocas cifras y de un metal tan discutible en el mercado del rey de mundo, que aunque esperamos que se remedie, lo dejaremos á un lado, pues en asunto de francos y esterlinas no haríamos buen papel. Volviendo, pues, á la partida doble, en que se representa la expansión marítima de los otros países, aparece en una columna centenares de millones que gastar, y en la otra, salvo una pequeña cantidad con que malamente vivir los hombres profesionales, sin los que no podrían existir las tales marinas militares, aparecen seguidos de fabulosas cifras los nombres de los felices contratistas, inventores y especialistas, cuya desenfrenada prosperidad es objeto de admiración y de escándalo en todas las naciones del mundo, figurando al pie de tales cuentas sólo por necesidad el nombre de los afligidos pueblos que las pagan, y el de los marinos, víctimas predestinadas de las exageraciones de la industria y de las no menores exageraciones de los pueblos, que hace tiempo califican de oposición á la prudencia y que consideran que porque han pagado muy caro á los que no se ofrecen en ningún caso á hacer en campo abierto la experiencia propia de sus invenciones, ya han obtenido el *non plus* del poderío naval, del universo entero.

No es nuestra la idea, sino de un Ministro de Marina de la vecina república, que calificaba de víctimas de la industria al personal de su Armada; y ha venido en estos días á darle la razón el accidente ocurrido á bordo de un acorazado ruso al hacer ejercicios de fuego en las aguas de la isla de Candía. Era éste el *Sissoi Veliki*, y al disparar una de sus grandes piezas de doce pulgadas, no se sabe á punto fijo si reventó el cañón ó faltó el cierre; pero el hecho es que los gases de la pólvora, saliendo por la culata, dieron muerte á casi todos los sirvientes, y lanzando por los aires la enorme cúpula de la torre, desgajada de sus cimientos, fué á caer lejos del sitio de la explosión, aplastando á un crecido contingente de seres humanos, que no podían concebir que les esperaba la muerte bajo un enorme proyectil, como no pudo jamás haberlo concebido el mismo espíritu de la destrucción. Dos cosas notables se marcan en este accidente: la primera es que los hombres que estaban en el interior de la torre no murieron todos, cuando allí dentro se desarrolló una presión tan enorme de gases irrespirables; y la segunda es el profundo silencio de todas las revistas científicas, alguno tan extraordinario que parece silencio pagado por el fabricante de artillería, silencio también casi completo en las demás, en las que todo lo que se halla son noticias tan concisas en relación con la magnitud de la catástrofe, que debemos suponer satisfecha la vindicta pública con los patéticos y patrióticos discursos, músicas y acompañamientos con que fué honrada la imponente fila de ataúdes, entre los que, dicho sea de paso, no había ninguno ocupado por ningún fabricante ni inventor. Y puesto que por sabido se calla, no tenemos para qué hacer mención de lo que suponemos que pasará dentro del pecho de cada uno de los que deban disparar los otros cañones semejantes, ni qué grado de energía tendrán que desarrollar los oficiales y hasta dónde habrá que llevar la disciplina para ser obedecidos.

\*\*

Como cuestión económica, siempre ligada, como es consiguiente, con el problema militar, ha sido en estos días tema de empeñada discusión en Inglaterra la orden del Almirantazgo de reformar ó de reconstruir, como allí se dice, diez y siete acorazados de tipo relativamente anticuado. Han tomado parte en la discusión los ingenieros más eminentes y los Almirantes que reúnen más envidiable reputación de hombres de mar y de ciencia á la par, y á pesar de ello, las opiniones han estado tan discordes que, mientras unos querían transformarlos todos, el Almirante Hay decía que, aun después de arreglados, daba todos los diez y siete acorazados por un solo buque de combate nuevo.

Recordamos, á propósito de este particular, el caso, ó cuento

si se quiere, de un terrestre que había consultado sus dudas en asuntos marítimos con varios marinos, y de lo que sacó en consecuencia que, si ellos no se entendían, mal podría hacerse él entender: confundiendo los asuntos discutibles, como son hoy casi todos los de Marina, y en el que forzosamente ha de haber distintas opiniones, con el concepto profesional, que es cosa muy distinta. Nadie, pues, dudará que para la guerra todo puede ser útil en ciertas circunstancias; que los cañones modernos son mejores que los antiguos; que si los buques no andan lo que los del día, podrán ser guardacostas ó de segunda línea: que es triste abandonar buques casi nuevos: que sus corazas, aunque no son de acero, níquel ó harveizadas, muchas son compound, pues los buques son relativamente modernos; pero, en cambio, es muy discutible si el andar será un estorbo para las escuadras; si á distancia de combate sus corazas les servirán para algo útil, y, sobre todo, si el presupuesto de un millón cien mil libras en que está estimada toda la transformación, será una verdad ó una ilusión, pues en buques viejos en que hay que transformar sus condiciones principales y en que de unas obras se deriva la necesidad de otras, es muy difícil saber adónde se llegará; así que, por nuestra parte, parodiando el cuento consabido, diremos que nos parece que unos y otros tienen mucha razón.

\*\*

Muy curiosas han sido las experiencias hechas por algunos buques extranjeros respecto á la rapidez de llenar de carbón sus carboneras, lo que ha fluctuado desde ciento veintitrés á ciento una toneladas por hora, cantidad muy considerable si se tiene en cuenta la dificultad de la estiva en los buques de guerra; pero los datos publicados sobre el particular no son bastantes para formar criterio de los elementos de que se ha dispuesto, significando únicamente la necesidad de que la faena de hacer carbón forme parte de una de las muchas cosas que han de estar previstas y preparadas en los buques de guerra modernos.

\*\*

Mal empieza el año 1897 para la Compañía Trasatlántica Francesa, cuya fortuna hace años que era excepcional, pues la pérdida del magnífico vapor *Ville de Saint-Nazaire*, cerca de cabo Hatteras, es uno de los accidentes que no se olvidarán fácilmente, así como entre los viajes duros del invierno que acaba de pasar merece referirse, por lo original de su mala fortuna, el de un vapor de la línea Beaver, que en su viaje de los Estados Unidos á Inglaterra llegó sin una sola de las 400 cabezas de ganado que sacó en pie de la costa americana, cuyo vapor bien pudo decir que había hecho viaje redondo.

\*\*

Tiempo hace que las líneas alemanas, lo mismo la de Hamburgo á Nueva York que la de este último punto al Mediterraneo, se distinguen por sus vapores enormes y de moderada velocidad que, ocasionando menos gasto, les permite bajar los fletes y los pasajes, así como por su capacidad, mejorar la comodidad de los viajeros á costa de pocas horas más de navegación. Son esos vapores competidores terribles para las grandes líneas de Southampton y Liverpool, tanto más que es usual en ellos regatear el pasaje y obtener de este modo rebajas de gran consideración, como hemos tenido ocasión de aprovecharlo prácticamente en beneficio del Estado, una vez que tuvimos que repatriar marinería. Y esta hermosa línea de Trasatlánticos se acaban de añadir dos vapores, el *Pennsylvania* y el *Arabia*, de un desplazamiento de 30.000 toneladas, 6.000 caballos de fuerza y 14 millas de andar, con alojamiento verdaderamente magnífico para los 200 pasajeros de 1.ª clase, y muy bueno también para 1.150 de las demás clases; estos vapores pueden llevar cada uno 20.000 toneladas de carga, quedando las restantes del desplazamiento para casco, máquinas, carbón, etc., y sobre lo que hacemos hincapié precisamente, porque ése suele ser el defecto de muchas Compañías trasatlánticas, cuyas escasas bodegas, ó necesitan fletes muy altos para rendir algún beneficio, ó no se hallan en situación de poder aprovechar ese exceso de carga, cuando aquélla se presenta, teniendo que dejarla en los muelles, con gran perturbación mercantil de los puertos en que esto ocurre.

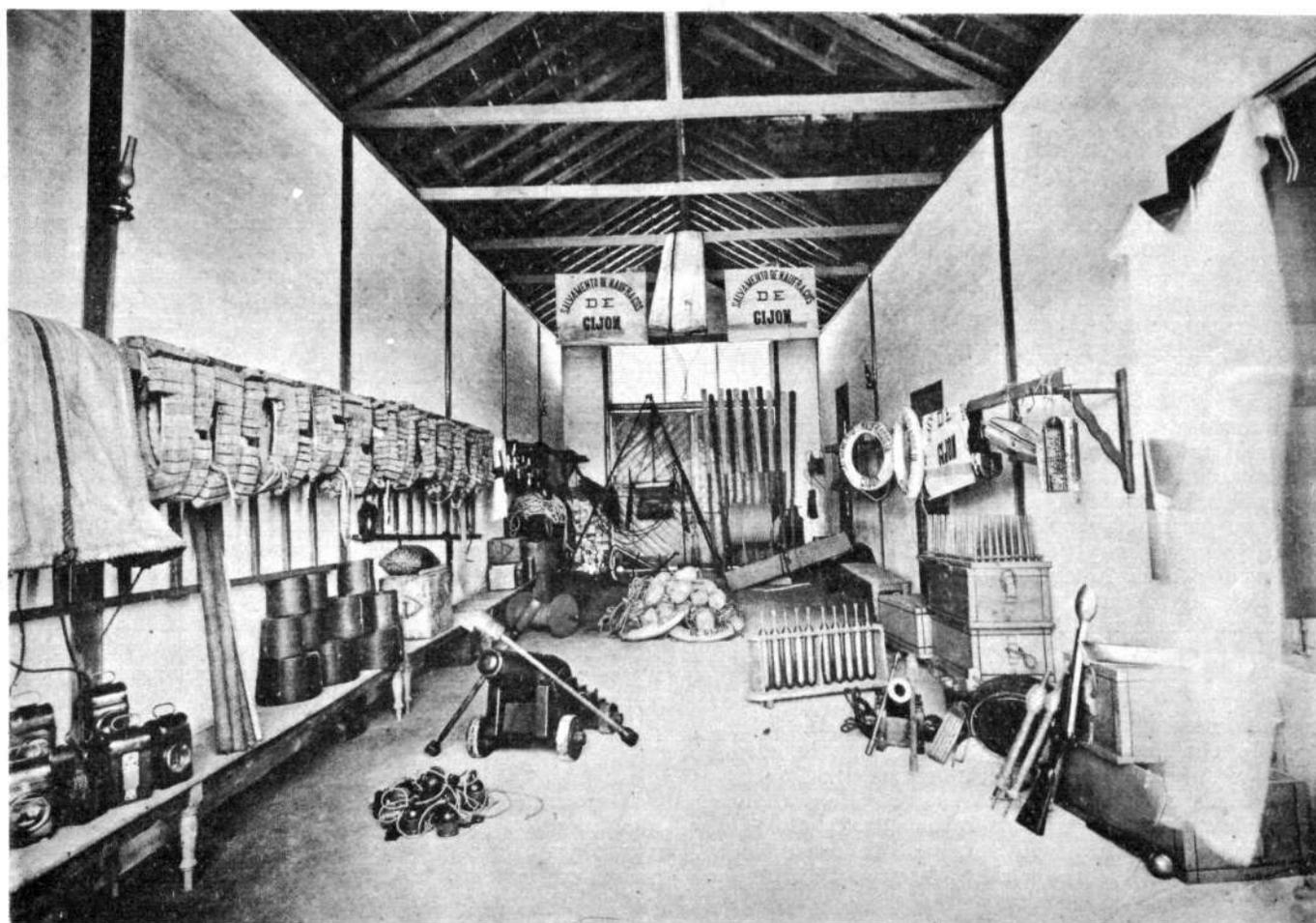
\*\*

Y cerraremos esta revista con el último adelanto del día, que es el torpedero *Turbinia*, que con sólo 44 toneladas de desplazamiento, ha alcanzado 32,6 millas de velocidad. La máquina y las hélices iban dando 2.100 revoluciones por minuto, y están resueltos, al parecer, los problemas de la fricción del eje con todas sus chumaceras, expansión del vapor, cambio de marcha, trepidación y aun otros más difíciles, como son la marcha á pequeña velocidad y el evitar las cavidades ó el vacío producido por la hélice en su frenético girar dentro del líquido elemento. Para cono-

SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS



CASETA DE 1.<sup>ER</sup> ORDEN DE LA JUNTA LOCAL DE CÁDIZ



INTERIOR DE LA CASETA DE LA JUNTA LOCAL DE GIJÓN

cer la importancia de estas cavidades se han hecho experiencias curiosísimas, colocando un reflector en el eje, que en determinadas posiciones recogiera la luz de un poderoso foco eléctrico que iluminara de este modo los espacios sospechosos, y de cuyo modo se vió que en algunos casos el espacio vacío resultaba un cilindro; lo que se ha corregido modificando la forma de las alas de dichas hélices.

¿Cuál es el porvenir del *Turbina*? Si consultáramos sólo al papel, no cabe duda que en breve le veríamos impulsando buques de 10.000 toneladas de desplazamiento; pero sin que la ciencia pueda dar de ello explicación satisfactoria, pues como hemos dicho, el papel todo lo consiente, todas estas invenciones tienen un límite, del que no se puede pasar, y sólo la experiencia podrá decir si el *Turbina* está llamado á representar una gran revolución en la mecánica moderna, ó si, como los motores eléctricos, los de nafta, aire comprimido ú otros tantos, tiene que contentarse con un reducido campo de acción.

V. M. CONCAS

Capitán de navío.

## Marina mercante.

### LAS REFORMAS DE CUBA Y LA MARINA MERCANTE

Todo el país productor esperaba con mucha ansiedad conocer la letra de las *Reformas de Cuba*, pues no dudaba que afectarían muy notablemente la vida económica de la Nación. Comerciantes é industriales estaban todos plenamente convencidos de la necesidad de las reformas, pero cada uno temía salir más ó menos perjudicado, y de aquí la zozobra.

No es nuestro objeto discutir la parte económica, que constituye la base IV de las *Reformas*; pero sí haremos constar la extrañeza que causó al comercio marítimo ver que en ellas nada se dice del pabellón nacional, y por más que tanto el Sr. Cánovas como el Sr. Castellano hayan asegurado á la Comisión del *Fomento del Trabajo Nacional* que había sido una omisión no consignar que disfrutarán tan sólo de las ventajas los productos nacionales, ó que procedentes directamente de la Península sean llevados á Cuba con bandera nacional, pues no existe el propósito de alterar el vigente régimen naviero, el caso es que los timoratos, y el dinero es muy timorato, respetando en lo mucho que vale la palabra del Presidente del Gobierno y del Ministro de Ultramar, quisieran ver estas declaraciones estampadas en la *Gaceta* oficial; pues es bien claro y patente que en aquella omisión está la muerte de nuestra Marina mercante.

Sabido es que nuestro pabellón goza de los beneficios del llamado *cabotaje* en el comercio que tiene lugar entre la Península y Cuba, *cabotaje* algo nominal, pues no dejan nuestras naves y mercancías de pagar diferentes derechos en los puertos de la Gran Antilla, pero que siempre queda el pabellón español favorecido respecto al extranjero, dando lugar esta protección á que puedan vivir varias Compañías trasatlánticas de vapores, además de la subvencionada, y una flota, aunque pequeña, de veleros, restos de la antigua Marina.

Está fuera de toda duda que si cambiase el actual régimen naviero por otro menos protector, ni aun la Compañía Trasatlántica Española podría cubrir los gastos á pesar de la subvención y pasaje oficial; pues al momento invadirían nuestros puertos comerciales los *cargo-boats* ingleses y noruegos, y quizá también alemanes, que se llevarían la carga. Nuestros buques no pueden competir con los de las mencionadas banderas; todo es más caro en nuestra Marina; los tributos oficiales, que si es cierto que en el viaje de ida los pagarían también los extranjeros saliendo de nuestros puertos, en cambio rindiendo el viaje de retorno en los puertos del Norte de Europa ó Estados Unidos, que sería lo más probable, tendrían una diferencia en su favor. Luego, la habilitación de los buques es más cara en nuestros puertos, y por fin, la marinería española está acostumbrada á comer mejor que la totalidad de las Marinas extranjeras, y en esto hablo como regla general, pues, por desgracia, no faltan tampoco en nuestra patria navieros que en su criterio anémico hacen depender la salvación del negocio de miserables economías en los salarios y rancho de las tripulaciones de sus buques. Entran en este problema, bien complejo, muchos factores que es preciso tener en consideración. Así, por ejemplo, tenemos en Inglaterra grandes Compañías navieras de *cargo-boats* de gran capacidad, buques *excesivamente* económicos en construcción de casco y de máquina, y que, según un precioso artículo publicado hace pocos años en una revista de Londres, y que causó verdadera emoción, el destino de la mayoría de ellos es *abrir un agujero* en el mar, que luego lo cubre una póliza de seguros. Estos buques navegan con tripulación muy reducida; así es que el conjunto es tan económico, que admiten carga de toda clase á unos tipos de flete que no son admisibles para nuestros navieros, cuyos buques ofrecen completa garantía

de solidez y buena habilitación, además de llevar á bordo la gente de cubierta y máquina en número suficiente.

La Marina mercante es acreedora de la mayor protección de los Poderes públicos, si queremos conservar el resto de las colonias que poseemos, que si en verdad muy quebrantado quedará nuestro nombre en ellas á causa de las actuales y sangrientas insurrecciones que nos afligen, no obstante, con juicio, es de esperar que se perderá pronto el malo y triste recuerdo, abriéndose una era de riqueza comercial entre la Metrópoli y aquellas colonias, mantenida por una numerosa flota mercante, que á su vez exija para su seguridad la existencia de una potente escuadra; pues los intereses de ambas Marinas están tan unidos, que sin ningún género de duda se puede afirmar que una Marina no puede existir sin su hermana. El *cargo-boat* lleva tras de sí al buque de guerra.

Sin flota mercante desaparecería la Marina militar, y sin una y otra, ¿cómo sostendríamos nuestros dominios ultramarinos? ¿Acaso no pagamos en estos momentos muy caro el no tener una escuadra que nos diera significación en el mapa político del mundo? ¿Y por qué nos ha sorprendido tan graves acontecimientos sin escuadra? Pues sencillamente porque no fomentamos la Marina mercante en proporción á la importancia de las mismas colonias, de nuestra extensión del litoral peninsular y de la preciosa posición geográfica que ocupa España en el globo.

Aquí no hay que culpar al Gobierno tal ó cual. Todos hemos puesto en ello nuestras manos, como dijo el poeta. Senado y Congreso, Sociedades y Corporaciones, de todos son hijos nuestros tratados de comercio y de todos es culpa que vivamos semidivorciados con las repúblicas hispano-americanas, siendo causa nuestra poca acertada política de que se hayan apoderado de aquellos mercados, que debieran ser nuestros, las banderas extranjeras, extrañas allí por raza, idioma, usos y costumbres. El comercio alemán es casi dueño del mercado chileno, y la conocida casa Bordes de París, por no citar otros datos, mantiene una flota de 60 grandiosos veleros de casco de acero en el comercio de salitre de Iquique, en donde hablan nuestra lengua, y en cuyo puerto hace cerca de veinte años que no han visto ondear nuestro pabellón, que fué el de sus abuelos.

Independientes ya aquellas regiones americanas que formaron parte de nuestra Corona k que, á pesar de su separación política, continuaban siendo españolas por la sangre, nuestros malaconsejados Gobiernos rompieron las relaciones con aquellos hermanos nuestros, cuando allí todos eran hijos de España y allí teníamos nuestros intereses. Los extranjeros se aprovecharon de nuestra fatal política, procuraron que los hijos de aquellos españoles se olvidaran del que fué pabellón de sus antepasados. Pero si pueden haber olvidado la bandera á la cual debe la civilización, no pueden olvidar que hablan como nosotros, siguen nuestras costumbres y rezan ante las mismas imágenes; esto significa que aún tenemos allí mucha ventaja sobre los extranjeros, y mediante buenas inteligencias diplomáticas, llevadas con mucha cautela para que no se atravesaran por en medio *susceptibilidades yankees*, alemanas ó inglesas, quizá nuestro comercio volvería á introducirse en aquellos mercados, dando vida á una numerosa flota de buques mercantes.

Precisa que nuestros gobernantes, considerando las consecuencias que es probable resulten de las insurrecciones actuales de Cuba y Filipinas, procuren proporcionar á la Marina mercante una expansión que no tiene hoy, y para esto es preciso que haya en los Poderes públicos un criterio económico fijo á fin de estimular al capital que se emplee en la Marina, pues es indudable que ésta no toma más desarrollo por el temor que tienen los capitalistas de que de la noche á la mañana aparezca en la *Gaceta* alguna modificación arancelaria, un tratado de comercio confeccionado á la sordina, ó alguna *omisión*, como la que motiva estas líneas, y resulten, en consecuencia, los capitales comprometidos.

De la Marina mercante salió la idea del impuesto para fomento de la escuadra, impuesto que se cobra ya. Le corresponde á la Marina militar, en justa reciprocidad, defender los intereses de la Marina mercante, aunque no fuera por otro sentimiento que el egoísmo, para que aquel impuesto dé mejores resultados. Repetimos lo dicho antes, y es que no dudamos de la palabra dada por los Sres. Cánovas y Castellano á la Comisión del *Fomento del Trabajo Nacional*; pero, de todas maneras, le corresponde al Ministro de Marina vigilar que no se altere, con perjuicio de la Marina mercante, el actual régimen naviero. No dudamos ni un momento que así lo hara el venerable General Sr. Beránger; pensar otra cosa sería desconocerle; él, que con ardor juvenil y venciendo tantas contrariedades va logrando que España posea una escuadra de veras, viene obligado, y no dudamos que lo conseguirá, á remover todos los obstáculos que se oponen á que nuestra Marina mercante se eleve al nivel que tiene señalado por su posición, sus riquezas y sus colonias.

José RICART Y GIRALT

Capitán de la Marina mercante.



## NOTAS DIPLOMÁTICAS



El compromiso que contraigo de escribir esta sección de la presente Revista, me parece difícil y temo salir de él poco airoso. Trátase de contar en brevisimo resumen todo cuanto vaya ocurriendo en los diversos Estados, y que importe á las relaciones políticas y comerciales de unos pueblos con otros. Quien acertase á hacer esto bien, durante algún tiempo, formaría con el conjunto de sus artículos algo á modo de un compendio de historia universal en un breve periodo; pero en el día los casos se suceden con rapidez extraordinaria, y sería menes ter mucho arte y dichosa facilidad de expresión para exponerlos sin que lo conciso impida ó turbe la claridad indispensable.

Supongamos, como punto de partida, que las naciones de Europa y las que se han formado en América de las antiguas colonias europeas están ó deben estar unidas ó, al menos, tácitamente confederadas por una alta y superior civilización, cuyo origen es el mismo, por lazos de consanguinidad y por no pocos intereses y aspiraciones, hasta cierto punto idénticos, y que bien pudieran conciliarse, sin dar ocasión á conflictos ni á choques. Ya tenemos así deslindada y patente la mira capital de eso que llaman diplomacia, en su más noble y humano sentido, y no maleada por patriotismos egoístas.

Por desgracia, estos patriotismos existen, y, á fin de ordenarlos bien y de refrenarlos para que no turben la paz, queremos creer que con el mejor deseo se han aliado desde hace años Alemania, Austria é Italia, las tres grandes potencias del centro de Europa. Para contrapeso que mantenga el equilibrio, Francia y Rusia se han unido también, á lo que parece, aunque de la tal unión, de sus términos y de sus fines no alcance ni sepa tanto el vulgo de los mortales.

Hay, además, adyacente á Europa, aunque aislada por el Océano, otra muy rica y fuerte potencia, sobre todo en los mares, la cual campa sola por sus respetos, se basta á sí misma para defenderse y ofender, y sólo se alía temporalmente con quien le conviene.

Las otras potencias europeas de segundo, de tercero ó de cuarto orden procuran permanecer neutrales; pero si sobreviniese un conflicto, la neutralidad acaso sería ilusoria, y cada potencia pequeña tendría que seguir en la lucha á cualquiera de las grandes, aunque fuese la que menos le conviniera ó agradara.

Por todos estilos es hoy muy de temer una nueva guerra general. Los hombres de Estado que dirigen los destinos del mundo se desvelan para evitar la guerra y para mantener el equilibrio instable en que ahora nos vemos. Enormes son los sacrificios que con este objeto se hacen. Cada Estado arma el mayor número de hombres que puede, con frecuencia á cuantos son capaces de sufrir el peso de las armas. Numerosos ejércitos, provistos de todos los medios de destrucción que ahora se emplean, están constantemente apercebidos para pasar la frontera y penetrar en son de guerra en el cercano país enemigo. De aquí una paz nada fraternal, ya que se funda en el miedo que constantemente se inspiran unos á otros. De aquí que lo más brioso, joven y activo de cada nación se ocupe en amedrentar á la nación vecina y en hacer ejercicios bélicos, distrayéndose de las útiles tareas de la industria y de la agricultura, con incalculable pérdida en la producción de la riqueza. Y de aquí, por último, que, á fin de sostener este mortífero aparato, los Gobiernos gasten más de lo que pueden, tomen prestado y abrumen á los pueblos con exagerados tributos para continuar amenazándose y asustándose.

Las potencias menores se creen obligadas al mismo lujo guerrero y gastan proporcionalmente tanto como las grandes potencias, sin la consoladora satisfacción de tomar parte principal en el gobierno de las cosas humanas y sin la esperanza, si hay guerra y vencen, de hacer pagar al vencido parte, todo ó más de lo que les costó vencerle.

Siempre fué triste hacer papeles secundarios, pero en este sistema de ahora es más triste que nunca. Las grandes potencias vejan, humillan y ofenden de continuo, y acaso sin querer, á las potencias de segundo y de tercer orden, entre las cuales desgraciadamente se cuenta nuestra España, después de haber sido tan temida y gloriosa. Del gran progreso moral que informa ó debe informar hoy las relaciones entre gobernantes y gobernados, metrópolis y colonias, pueblos europeos y pueblos bárbaros ó salvajes, ya medio sometidos, ya en lucha con nosotros, las grandes potencias, ó de común acuerdo ó cada una de por sí, se constituyen en guardadoras y defensoras. Ellas, siempre que les parezca bien y puedan, castigarán con dureza y hasta con crueldad, y no tendrán piedad ni respeto con quien se les oponga ó se les rebela, pero vigilarán cuidadosamente á las potencias secundarias para que sean blandas y piadosas con todos sus enemigos, y lanzarán censuras y anatemas contra cualquiera transgresión, fingida ó supuesta, de la sublime filantropía á que nos hemos encumbrado. Así las grandes potencias se atribuyen algo á modo de magisterio y empuñan la férula y la palmeta para castigarnos y

tenernos á raya. Y todavía es más duro este castigo, y sobre la reprimenda y la humillación hace sufrir á la potencia secundaria penosos sacrificios de dinero, cuando la persona ó personas contra quien dicha potencia se dice que se ha extralimitado es ó son naturales ó naturalizados de la potencia de primer orden que pide y reclama una indemnización cuantiosa.

En Europa ya hemos enumerado y mentado las seis grandes potencias, entre las cuales Italia, cuya unidad es reciente, ha logrado ponerse á fuerza de hábil política exterior y de ingentes esfuerzos económicos para sostener una Marina de guerra y un Ejército muy superiores á lo que juiciosamente debiera costear.

En América hay diez y seis ó diez y siete Estados, y entre ellos uno solo preponderante, que puede figurar entre las grandes potencias de Europa, colocándose á su altura.

Si todas estas naciones, grandes y chicas, pero cristianas y europeas ó de origen europeo, acertasen á ponerse de acuerdo sobre algunos puntos de importancia, la armonía entre ellas y la confederación tácita no serían difíciles. Nuestro planeta, al cabo, no es tan mezquino y ruin como algunos suponen. Aún hay en él dilatadísimos territorios, apenas poblados, que los europeos pudieran repartirse amistosamente, evitando contiendas, y aún hay no pocas tribus y naciones bárbaras entre quienes difundir nuestra religión y nuestra cultura, buscar y hallar nuevos mercados para los exuberantes productos de nuestra industria, y sobre quienes extender nuestro benéfico imperio. Repartido equitativamente el mundo inculto, las naciones europeas no tendrían por qué quejarse unas de otras, y fuera de su gremio acaso no tendrían más que dos grandes naciones capaces de inspirar serios recelos en un porvenir más ó menos remoto: el imperio del Japón, que va poniéndose ya al nivel de las potencias europeas, y el de la China, que sería harto temible por los centenares de millones de hombres que contiene, si por un prodigio divino ó diabólico saliese del estado fósil en que hoy se halla, se organizase, sintiese ambición y sed de predominio y recobrase el valor de acometer y la conciencia de la fuerza propia.

Las naciones europeas, con todo, no logran avenirse. La avencencia, que ve tan llana el filósofo especulativo, en la práctica está cercada de dificultades, con las que los diplomáticos tropiezan á cada paso y á cada instante. ¿Y como no han de ser difíciles el reparto del dominio sobre las razas inferiores ó atrasadas y la solución de futuros conflictos que pueden surgir entre rusos é ingleses cuando se encuentren en el mismo centro del Asia, si tampoco hay medio de que las grandes potencias europeas lleguen á un arreglo y amistosa concordia sobre otra cuestión gravísima, que se demora y se contiene, pero que resurge cada vez con más brio y pidiendo con más impaciencia el desenlace, y cuyo interesante y codiciado objeto está dentro de los límites de este mismo continente de Europa? Me refiero á la trabajosa existencia del imperio turco, dentro del territorio europeo, existencia anacrónica y antinatural en estos tiempos, y sostenida sólo por los celos, opuestas ambiciones é interesadas divergencias entre las seis grandes naciones civilizadas de Europa.

A cualquiera de nosotros, no siendo ruso, ni austriaco, ni francés, ni inglés, ni alemán, y desistiendo del provecho que pudiera sacar del reparto, ó no soñando siquiera con el provecho, le sería harto fácil resolver la cuestión de Turquía, acabando por emancipar á los pueblos de Europa que gimen bajo el dominio de los turcos y que aún no están emancipados.

Las horribles matanzas de cristianos en Armenia y en la misma Constantinopla; la tiranía feroz ejercida en Creta por el fanatismo musulmico, y la insurrección de los cretenses, que anhelan con sobrada razón sacudir el yugo de los turcos, han venido á turbar el reposo de los principales Gabinetes, que se ven apremiados por una pronta solución, cuando no se han puesto de acuerdo sobre ninguna. De esto nace el lastimoso término medio que han buscado, que no puede contentar á nadie, y á menos que á nadie á los cretenses y á los griegos, y que parece obligar á las seis grandes naciones á sostener el dominio de los turcos sobre los pueblos cristianos.

\*\*\*

El día 3 de Marzo, los representantes de las seis grandes potencias en Atenas dirigieron al Gobierno helénico sendas notas idénticas, en las cuales se afirmaba que la isla de Creta, en las circunstancias actuales, no puede en modo alguno ser anexionada á Grecia, y que, dadas las dificultades puestas por Turquía para la implantación de las prometidas reformas, las potencias habían resuelto, manteniendo siempre la integridad del imperio turco, conceder la autonomía á Creta.

Para conseguir este propósito exigieron la retirada de la escuadra y de las tropas griegas en el término de seis días, amenazando á Grecia, si á esto se negaba, con tomar las medidas más radicales.

El Embajador de Austria-Hungría en Constantinopla, decano del Cuerpo diplomático, llevó el día 3 al Ministerio de Negocios extranjeros una nota colectiva, anunciando que las potencias habían decidido la concesión de la autonomía á Creta, y pidiendo

que las tropas turcas abandonasen la isla al poco tiempo de haberse retirado de ella los buques y soldados griegos.

Desde entonces la expectación fué grande, por donde quiera se aguardaba con ansiosa curiosidad el desenlace. Si las tropas griegas no evacuaban la isla de Creta á pesar de las amenazas, ¿sería posible que, coligadas las seis naciones más poderosas del mundo, apelasen á la fuerza y maltratasen á una nación pequeña y pobre, convirtiéndose en defensores de los infieles contra los cristianos, y de los asesinos contra las víctimas? Y si se sublevaban ó acudían también contra los turcos los macedonios, los epirotas y los albaneses, y las gentes de Servia y de Bulgaria, lo cual es posible, ¿irían las grandes potencias hasta el extremo de hacerse auxiliares de los turcos para ahogar en sangre la rebelión y el levantamiento?

No era probable que esto sucediese. En el seno de las mismas seis grandes naciones, que hasta cierto punto sostienen á Turquía, se manifestaron por mil medios fuertes corrientes simpáticas en favor de Creta y de Grecia. En Italia se alistan y acuden voluntarios para ayudar á la insurrección. Muchos miembros liberales del Parlamento inglés han mandado al Rey de Grecia un telegrama de admiración y aplauso por su conducta en estas circunstancias; y en Francia, en Alemania, en Austria y hasta en Rusia, por medio de la prensa y por manifestaciones y reuniones, se hacen patentes las simpatías que tiene la causa de los griegos.

España, entretanto, en medio de tamaña agitación, sigue pecando por modestia y descuido, hoy más disculpable que en otras ocasiones por las dos costosas guerras coloniales que embargan nuestra atención y requieren nuestros mayores esfuerzos. Bien se puede decir, no obstante, que pecamos de descuidados en demasía y que, al revés de Italia, que interviene en todo, nos esforzamos por no intervenir en nada y por que no se nos tenga en cuenta, con lo cual harto poco vamos ganando.

Tiempo ha que la situación del Oriente europeo tiene despierto el interés de todas las naciones, á pesar de lo cual nosotros, por hacer el mezquino ahorro de 6 ó 7.000 duros al año, hemos suprimido la Legación en Atenas, donde nos representa, ó debe representarnos, nuestro Ministro en Constantinopla, que viene á ser como si nos empeñásemos en tener el mismo Embajador para el Quirinal y para el Vaticano.

No pocos de nuestros buques de guerra están parados en los puertos y no nos costarían mucho más si en cualquiera otra parte estuviesen; pero ni á Atenas, ni á Creta ni al Bósforo ha ido un solo buque de guerra español en la ocasión presente. Y no se diga que España no tiene por allí derechos que defender, compatriotas que amparar ó intereses de que cuidar, mostrando al menos que no los olvida ó que no los desconoce.

Algo importan Atenas, Constantinopla, Creta, Jerusalén, Salónica, etc., á la nación que tuvo por allí aragoneses y catalanes en tiempo de los Paleólogos, que triunfó en Lepanto, que aún sostiene y conserva misiones en Palestina, y que en el día de hoy, si quisiese, sería fácil que inscribiera como españoles á cerca de 130.000 personas que siguen hablando la lengua castellana y que proceden de España, donde sus antepasados puede asegurarse que estuvieron establecidos desde los tiempos de Nabucodonosor hasta fines del siglo XV. ¿Qué motivo ó qué pretexto no daría á otra cualquiera nación más entrometida que España esta gran multitud de casi conciudadanos, que pudieran serlo sin casi y por completo, para exigir y pedir é intervenir en todo ó en mucho? Sólo en Salónica hay 60.000 hebreos españoles, en Constantinopla 50.000 y 15.000 en Andrinópolis. En no pocas poblaciones son los más activos y ricos de cuantos las habitan. Todos hablan nuestro idioma, procuran conservarle en su pureza y hacer que sea más conforme cada día con la lengua de Cervantes: le escriben en más de 30 periódicos y en libros, si bien con caracteres rabinicos, y todavía en 1873 han publicado una nueva edición de la Biblia en castellano.

Sólo con los pequeños derechos que pagasen estos judíos al inscribirse como españoles en nuestros Consulados se podrían sostener con desahogo y hasta con lujo nuestras Legaciones en Constantinopla y Atenas y algunos otros gastos que pudiéramos hacer para protegerlos y mirar por ellos.

A fin de que hoy, cuando tantas dificultades nos abrumen, no se tilde de impertinente lo que acabamos de decir, entiéndase que lo decimos para que valga siquiera cuando nuestras circunstancias mejoren. Por de pronto, de sobra se comprende que absorban toda nuestra actividad Cuba y Filipinas, y que los Estados Unidos nos tengan en constante alarma.

Es cierto que en el discurso que el Presidente Mac Kinley dirigió á la nación al tomar posesión de su alto empleo nada se habla de Cuba y se entrevé la expresada intención de no intervenir en nuestros asuntos; pero también se ve el propósito de mortificarnos y de imponernos mal disimulados y humillantes tributos reclamando indemnizaciones en favor de *yankees* ó de cubanos insurrectos disfrazados de *yankees*. ¿Dios conceda á nuestro Gobierno la prudente energía y la paciencia de que ha menester para aguantar tales exigencias y no ceder á ellas!

Volviendo ahora á la misma cuestión de Oriente, bien claro hemos visto que, si ha habido acuerdo entre las seis grandes po-

tencias, el acuerdo ha sido más aparente que real, pues todas ellas tienen distintas y aun opuestas aspiraciones que en vez de unir las separan. Y, por otra parte, la discrepancia entre las miras, intereses y cálculos de cada Gabinete y el sentimiento de cada una de las naciones que dicho Gabinete dirige debe de haber hecho estéril la acción diplomática, ya debilitada y vacilante por el poco acuerdo entre los Gabinetes mismos. Harto de temer era esto, si se atiende á que los malavenidos Gabinetes estaban poco apoyados por el pueblo, y tal vez en algunos países iban contra la corriente de la popular simpatía. Los pueblos, ya por liberalismo, ya por fraternidad religiosa, ya por el amor que inspira Grecia, maestra ó iniciadora en lo antiguo de ciencias, letras y artes y de toda cultura, propenden á favorecer á los helenos, mientras que los Gabinetes pugnan por mantener el *status quo*, ora por evitar peligrosos conflictos, ora por no haber convenido, con harto difícil concierto, en los provechos y ventajas que cada cual podría sacar de una nueva desmembración del imperio turco ó de su completa desaparición de Europa.

En esta situación han pasado muchos días, sin que las seis potencias hayan tomado medidas suficientes para evitar la guerra entre turcos y griegos, cada vez más amenazadora. Las plazas principales de Creta fueron ocupadas por fuerzas de las grandes potencias; pero ni los soldados griegos ni los soldados turcos evacuaron la isla, y apoyando unos á los insurrectos y procurando los otros sofocar la rebelión, siguieron combatiéndose á la vista de los que querían ponerlos en paz, y burlando el veto y haciendo ineficaz el empeño de acabar la lucha.

De esta suerte, el tiempo ha ido pasando. Las notas conminatorias de las grandes potencias fueron contestadas de un modo evasivo. Creció el enojo de los turcos y el entusiasmo patriótico de los griegos. Las tropas regulares de éstos han ido acudiendo á la frontera de Turquía y sus voluntarios la han traspasado, penetrando en el territorio del imperio Osmanli, y tratando de sublevar contra el poder del Padiachá á los habitantes cristianos del Epiro, de la Albania, de la Macedonia y de otras provincias. Situación tan tirante no era posible que durara. Hubo choques sangrientos, primero los voluntarios y aventureros armados, después entre las tropas regulares. Acaso sea difícil determinar quién fué el primero que invadió el territorio enemigo y quién rompió las hostilidades.

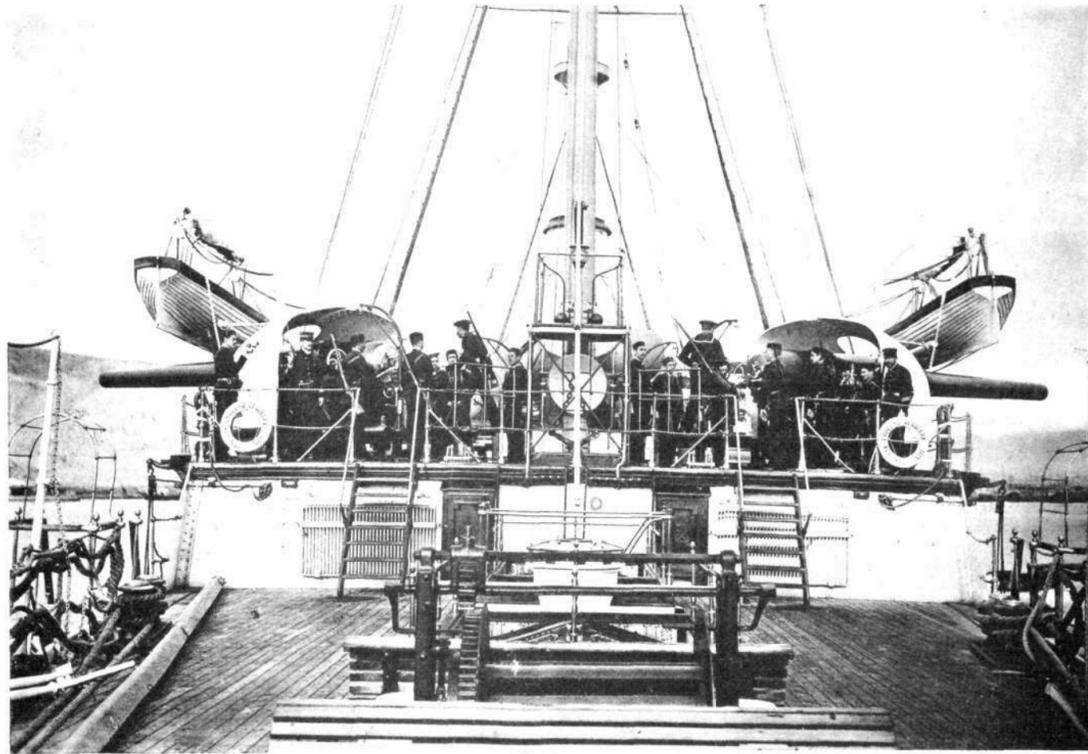
El Gobierno griego acusa al turco y el turco acusa al griego. Una y otra acusación pueden tener fundamento. La verdad es que el día 18 de Abril la guerra fué solemnemente declarada. El Gobierno del Sultán dió sus pasaportes al Sr. Maurocordato y el Gobierno de S. M. helénica despidió también de Atenas á Assim-Bey, Ministro de Turquía. Ambos Gobiernos se han dirigido casi simultáneamente á los demás Gobiernos de Europa exponiendo y explicando los motivos de quejas que tienen y los agravios que han recibido ó suponen que han recibido, y tratando de justificar así la guerra que declaran.

En Atenas se reunió la Asamblea de los diputados, y el Presidente del Consejo, Sr. Delyanis, aceptó la guerra, que supuso promovida y declarada por el turco, y sus palabras fueron acogidas con aplausos estrepitosos y con el patriótico entusiasmo de los representantes del pueblo y del resto de la concurrencia.

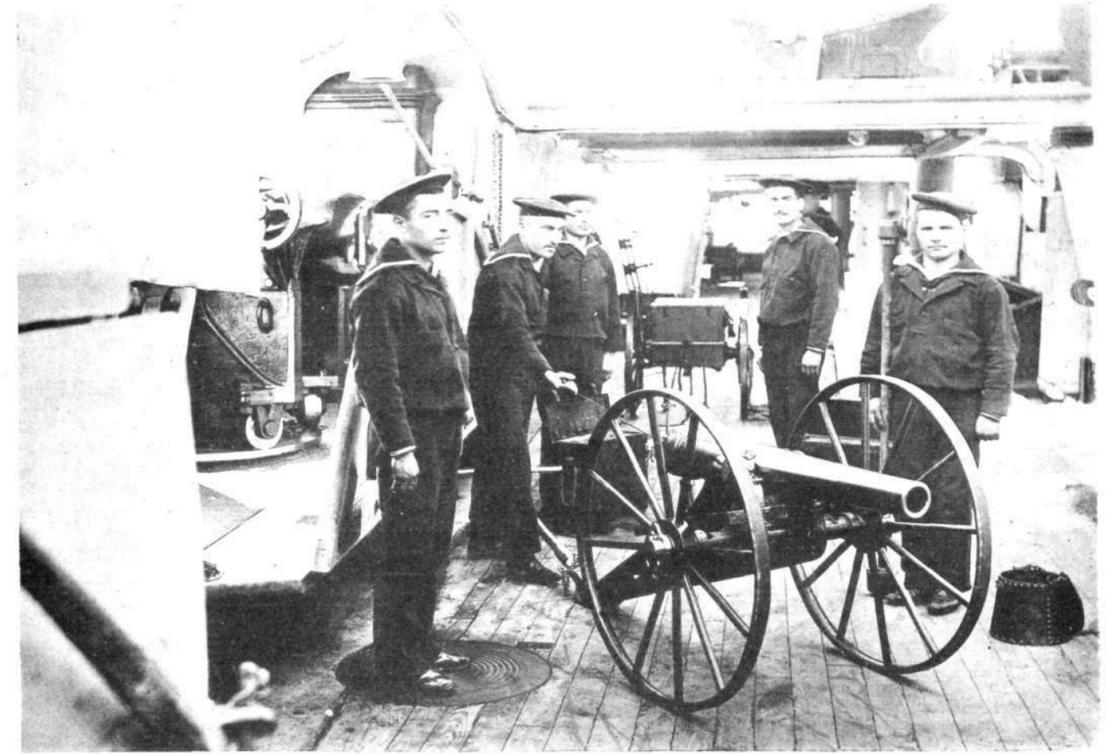
La guerra, empezada ya de antemano, prosigue desde entonces con extraordinaria actividad. La escuadra griega bombardea, incendia y casi arruina á Preveza. Una división griega, al mando del coronel ó general Manos, invade el Epiro. Un ejército turco, á las órdenes de Edhem-Bajá, penetra en el territorio helénico, se dirige sobre Larissa y sostiene rudos combates contra los griegos, que en Arta y en otros puntos tratan de cerrarle el paso. ¿Qué harán ahora las seis grandes potencias? ¿Se concertarán, al cabo, y harán para terminar la guerra esfuerzo más eficaz que el que hicieron para evitarla, ó dejarán que turcos y griegos riñan y se destrocen y que al fin la suerte decida, dando la victoria á cualquiera de los dos combatientes después de mucha sangre y estrago?

Lo probable sería, á juzgar por el menor número de soldados y de recursos, que los griegos fuesen vencidos si quedan solos y sin ningún auxilio extraño; pero los griegos acaso cuenten ó puedan contar en lo sucesivo con gran parte de la población cristiana sujeta hoy á los turcos, y que tal vez se levante contra ellos. Asimismo pudieran contar los griegos con las simpatías y quién sabe si con el auxilio material y con las armas de varios pequeños Estados, contiguos hoy al imperio turco, y que no ha mucho formaron parte de él, y que son hoy independientes y soberanos, como la Bulgaria, la Rumania, la Servia y el Montenegro. Indudablemente, si no fuera por el predominio de grandes potencias como Rusia y Austria-Hungria, que ejercen algo á modo de tutela sobre dichos Estados, éstos ayudarían á los griegos, y cayendo todos de consumo sobre el imperio turco, le desbaratarían y acabarían por repartirsele, con menos dificultades que las que tendrían las grandes potencias si ellas fuesen las que se repartieran los despojos.

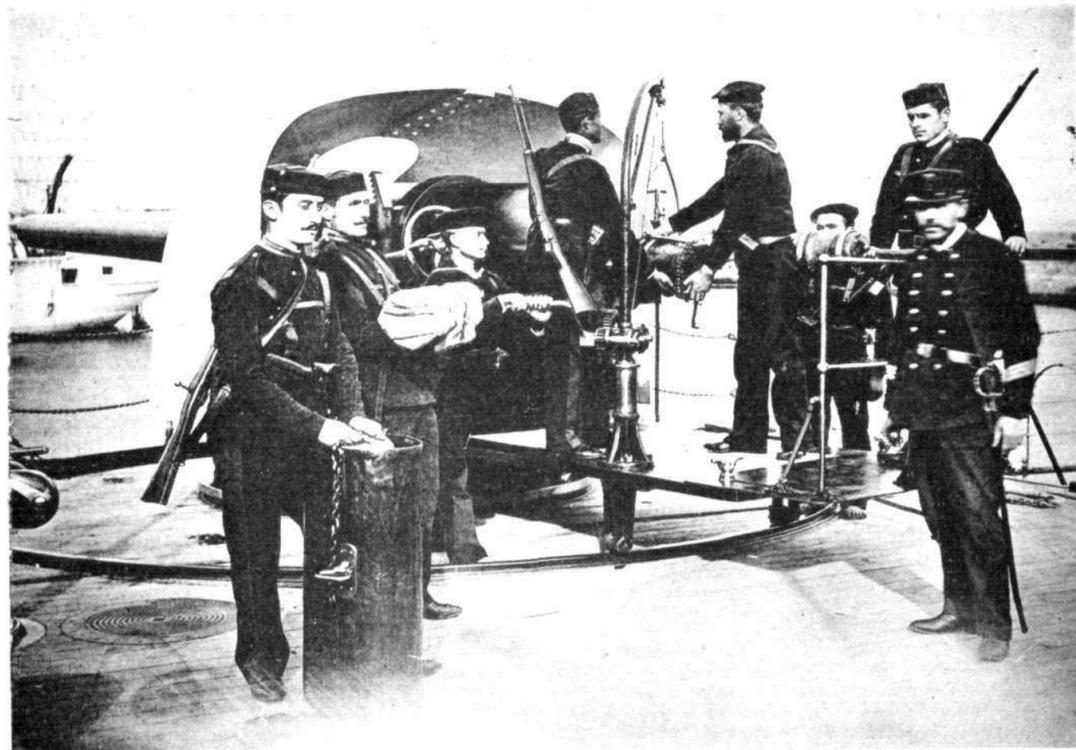
Pero como las grandes potencias no consentirán que se traquen al imperio turco los Estados que le rodean, ni se avendrían tampoco fácilmente con el reparto, aunque tomasen mucho de él,



EJERCICIO DE CAÑÓN DE 20 CENTÍMETROS EN LA PLATAFORMA DE POPA



CAÑÓN DE DESEMBARCO DE 7 CENTÍMETROS



EJERCICIO CON UN CAÑÓN DE 20 CENTÍMETROS: CARGANDO EL CAÑÓN



BATERIA DE TIR RÁPIDO DE 12 CENTÍMETROS EN EJERCICIO DE CAÑÓN



la situación es difícil y el desenlace tan oscuro que nada se columbra ni puede pronosticarse. Veamos lo que dice y si algo pronostica y prevé uno de los más inteligentes y generosos personajes políticos que existen hoy en Europa.

En la carta que ha dirigido sobre el asunto al Duque de Westminster, Gladstone simpatiza franca y cordialmente con los griegos y aplaude su heroica conducta, no desprovista, á pesar de su notable arrojo, de circunspección y prudencia. Condena el proceder egoísta de las seis grandes potencias y, principalmente, de los Emperadores alemán y ruso, á quienes califica de despotas, inexperto el uno y algo extravagante y desatinado el otro. Contra Turquía se muestra severísimo y llama al Sultán el grande asesino.

Se burla de la expresión insensata *integridad del imperio turco*, que ha sido desmembrado cinco ó seis sucesivas veces, desde 1830 hasta hoy, y que ha perdido en Europa diez y ocho millones de súbditos. Reconoce que los habitantes de Creta son tan griegos, desde hace tres mil años, como los del Aíen y del Peloponeso. Juzga lo más racional y justo la incorporación de Creta al reino de Grecia. Deja entrever que un plebiscito de los cretenses sería el mejor medio de que dicha incorporación se realizase. Y cree, por último, peligrosa y absurda la autonomía de Creta, permaneciendo dicha isla bajo el dominio de la Sublime Puerta.

Entre tanto, las noticias que nos llegan de la tremenda lucha empeñada en la frontera greco-turca son harto contradictorias, si bien coinciden en que por una y otra parte se pelea con extraordinario denuedo. Aventurado sería predecir el éxito de la contienda. La razón y el derecho, los sentimientos de humanidad y las ideas de libertad y de progreso están del lado del pueblo helénico; pero los turcos tienen fuerzas y recursos materiales muy superiores. ¿Dejarán las seis potencias, cruzadas de brazos, que la guerra continúe, y no tratarán, concertándose al fin é interviniendo de un modo activo, de remediar el mal que no supieron ó no quisieron prevenir con su indecisa diplomacia? ¿Quién sabe! Acaso la opinión pública, manifestándose por toda Europa con mayor claridad y energía que hasta el presente, obligue á los Gabinetes á desistir de las particulares miras que sobre este punto los dividen, á pesar de su aparente concordia, y á proceder de suerte que Creta quede libre y se una á Grecia, lo cual, en nuestro sentir y en el sentir de cuantos desapasionadamente lo consideran, es la única solución razonable que tiene el asunto.

JUAN VALERA

22 de Abril del 97.

## EL PODER NAVAL

CUANDO el poderoso monarca Felipe II dominaba en el mundo, hasta el punto de decirse por la extensión de sus Estados que en ellos nunca se ponía el sol, su antiguo secretario Antonio Pérez, emigrado en la corte de Inglaterra, demostraba lo ficticio de aquella monarquía, á la que faltaba el poder naval, que concluyó en España al fallecer D. Alvaro de Bazán, y que después no se supo restaurar.

*El que quiera ser señor de la tierra, que lo sea antes del mar*, decía Antonio Pérez al Duque de Essex, repitiendo lo que desde su prisión en Italia había escrito al mismo Felipe II el célebre fraile Campanella: *La llave de la tierra está en el mar*.

Si esto se creía en aquellos tiempos, en que el manejo de los buques era tan incierto y precario, por depender más que del hombre de las leyes de la Naturaleza, que le proporcionaba su único motor, *el viento*, ¿qué no se podrá decir hoy en que el motor depende sólo y exclusivamente de la voluntad del hombre, y los barcos y las escuadras responden á combinaciones y movimientos aún con más precisión que las fuerzas de tierra?

Salamina impidió que los persas se hicieran dueños de Grecia y preservó su brillante civilización de la que derivan todos los conocimientos modernos. Por mar se dirimieron las contiendas entre Cartago y Roma. La batalla naval de Actium determinó el predominio del Occidente sobre Oriente. A la de Lepanto debe Europa no ser turca, y antes que en Waterlóo, fué vencido Napoleón en Trafalgar, pues allí quedó definitivamente establecida la supremacía naval de Inglaterra, como ahora por el combate de Ya-lú ha quedado la del Japón en el extremo oriental de Asia, donde se encuentran nuestras posesiones de la Oceanía.

En el mar se han decidido todos los sucesos trascendentales de la historia.

Nuestra grandeza en el mar tuvo origen con el descubrimiento y conquista del continente americano, y nuestra decadencia vino rápida en cuanto dejamos de ser poder marítimo, no habiéndolo recuperado ya, pues siempre que lo hemos intentado en posteriores tiempos, nunca tuvimos en cuenta que *la Marina no vive á medias, y que de esfuerzos incompletos no puede salir sino un simula-*

*cro en que todo resulta mentira, excepto el gasto y la debilidad; y esto principalmente se debe á atavismos de raza que llevan á los españoles (á la inversa de los ingleses) á confiar más en sus fuerzas terrestres que en las de mar, á las que el espíritu antimarítimo de la Nación no sabe dar toda la importancia que tienen para un Estado de tan extenso y rico litoral, y que posee valiosas colonias en todos los mares.*

Error es éste que en los actuales momentos estamos expiando bien duramente con las dos guerras que en Cuba y Filipinas sostenemos, que nos desangran y empobrecen.

Si, en previsión de estos sucesos, una exigua parte del caudal que ya en ellas va gastado, se hubiera dedicado á completar nuestra flota, habriase, con toda seguridad, economizado el resto del dinero consumido, pues sólo con hacernos temer habríamos evitado los extraños auxilios que mantienen la rebelión; y ésta, abandonada á sí misma, hubiera sido inmediatamente sofocada, ahorrando muchas vidas y muchos sinsabores á la patria.

El principal objetivo de EL MUNDO NAVAL es contribuir á popularizar la Marina, vulgarizando sus tecnicismos, llevando al conocimiento de todos por medios gráficos la vida naval militar, á fin de infiltrarla en la vida nacional, creyendo con ello prestar importante servicio á la Patria, que á toda costa necesita ser nación marítima si ha de mantener su integridad.

Y en esto no hay que vacilar, porque, como dice un ilustre escritor francés, no cabe más dilema para una nación que, ó sacrificar grandemente sus recursos para tener un poder naval, ó sacrificar el poder naval para guardar sus recursos. Pero renunciar á defender por mar la integridad del territorio es sencillamente abdicar de su independencia como nación.

JOSÉ RODRÍGUEZ DE TRUJILLO

Capitán de fragata.

## LA PESCA DE ALTURA

SOBRE EL RESTABLECIMIENTO EN ESPAÑA DE LAS GRANDES PESQUERÍAS DE ALTURA, QUE DURANTE EL REINADO DE FELIPE II SOSTENÍAN DOSCIENTAS NAOS, CON UNA DOTACIÓN QUE NO BAJARÍA DE SEIS MIL HOMBRES

Es evidente que España, durante el último siglo, ha dado un paso atrás en lo que se refiere á su navegación. En el año de 1763 cedió Francia el Canadá á Inglaterra, y dicha nación se hizo entonces dueña y señora de los bancos de Terranova. En aquella época no eran conocidos los ricos bancos de pesca de Islandia ó islas Feroe, adonde ahora los ingleses, los noruegos, los franceses, los Estados Unidos y los daneses envían anualmente numerosos buques y donde todas las naciones pueden pescar libremente fuera de la línea de las tres millas de la costa. La consecuencia de aquello fué que España perdió sus grandes pesquerías de altura; los españoles, que habían sido los primeros en enseñar al mundo la explotación de las riquezas de los mares donde abundan la ballena y el bacalao, tuvieron que retirarse; del poder marítimo de España había obtenido un golpe muy duro, y como la historia demuestra que, cuando disminuye la navegación de una nación, desaparece poco á poco su poder y riqueza, estaba indicada una época de decadencia.

Todo lo que hoy queda de las antiguas pesquerías españolas de altura son algunos pequeños vapores de pesca que nunca pierden de vista la costa.

En el trascurso de los años, muchos eminentes hombres españoles han intentado en vano librar al país del enorme tributo que la Nación paga anualmente al extranjero, para poder proveerse con los productos de las pesquerías de altura que se perdieron. Hombres entusiastas y patrióticos como los Sres. D. Francisco García Solá, Francisco Javier de Salas, el Marqués de Viluma, Nicolás de Soratuce Zubizarreta, Cesáreo Fernández Duro, Pedro de la Puente, José Díaz de Quijano, Rafael Gutiérrez Vela y el ilustre médico D. Federico Rubio han hecho lo mismo en el día de hoy; todo en vano! El Ministro de Marina, D. José María de Beránger, ha dado á dos marinos españoles todas las ventajas que puede facilitar el Ministerio de su digno cargo, con el fin de poder implantar una pesca de altura; pero como los productos de tal pesca vienen del mar y tienen que ser introducidos en España, interviene también en este asunto el Ministro de Hacienda. Ahora ingresan en el Tesoro español 10.000.000 de pesetas por los derechos de aduana que paga el bacalao importado del extranjero, ingreso de que no está dispuesto fácilmente á prescindir el Ministro de Hacienda, y como una pesca de altura española, por razones que no caben en este artículo, debe empezar por el restablecimiento de las antiguas pesquerías españolas de bacalao en los mares del Norte, y todos los productos de esta pesca, como los de cualquiera pesca de altura, necesitan ser preparados con sal suficiente para su conservación, y el derecho marítimo español moderno no dice nada respecto á pescado procedente de dicha pesca y preparado de tal manera, no será posible tener en España una pesca de altura como en el siglo pasado sin que las Cortes promulguen una ley que, en primer término, regula una pesca española de bacalao en los mares del Norte.

Desde el año 1851, el año de la famosa ley protectora para desarrollar la pesca del bacalao en Francia, hasta 1896, aquel país ha llegado á pescar anualmente 30.000.000 de kilogramos de bacalao, salado en

fresco sin curar. España consume anualmente 46.000.000 de kilogramos del mismo producto, pero en estado seco; que es igual á 70.000.000 de kilogramos de bacalao en estado salado antes que se seque. Por consiguiente, si la pesca se desarrolla aquí como en Francia, en el transcurso de cien años, España habrá llegado á poder proveerse de todo el bacalao que puede consumir, pescado con buques propios y curado en el país.

Una pesca española de bacalao traerá á España las ventajas siguientes:

1. Aumento anualmente de la riqueza nacional en 31.000.000 de pesetas, con que ahora se beneficia el extranjero vendiendo á España un producto que se puede obtener por los españoles.

2. El dar trabajo á 20.000 marinos españoles, empleándolos en una navegación que hoy no se hace en España, pero que los españoles fueran los primeros en aprender, y donde ellos en siglos pasados adquirieran las cualidades necesarias para las grandes empresas, que levantaron á España á ser una nación en que el sol no se ocultaba.

3. Aumento anualmente del consumo de la sal del país en 56.000.000 de kilogramos.

4. Fomento de la Marina mercante española en cerca de 1.000 nuevos buques.

Pero para que nuestro país pueda alcanzar estos beneficios, es preciso contar con la benevolencia del Ministro de Hacienda, y si éste es desfavorable al restablecimiento de las grandes pesquerías españolas, ¿qué motivo pueda en este caso tener para impedir una ley que exima al bacalao, pescado por buques españoles, de toda clase de derechos?

Ahorrar 31.000.000 de pesetas anualmente es dar un verdadero paso hacia adelante, y por eso es imposible creer que se pueda objetar: «Ahora la Hacienda y el país se encuentran en un estado apurado, y por eso no conviene que la Nación emprenda nada que conduzca á mejorar la situación económica del país cuando los ingresos de la Hacienda disminuyen con los ensayos». Observación contra la cual podría uno hacer la siguiente pregunta:

Cuando una nación se encuentra apurada de dinero, sea por lo que fuere, ¿no es precisamente la hora en que se debe empezar á evitar gastos para de esta manera aumentar los ingresos? Parece que sí, y tanto más, cuanto que, como en este caso, se trata de un ahorro que tantas veces ha sido aconsejado por los hombres más eminentes de la nación española.

Como ya se ha dicho, no puede España antes de cien años llegar á proveerse por sí misma de bacalao. Supongamos que el país es tan afortunado que pueda hacerlo en tan corto tiempo, y supongamos que una pesca española de altura se desarrolla con regularidad, y obtendremos 10.000.000 de pesetas divididas por cien años, igual á 100.000 pesetas, suma que el Tesoro pierde anualmente restableciendo las pesquerías españolas de bacalao en los mares del Norte, cantidad que se puede con facilidad obtener por la Hacienda bájando los derechos de diferentes artículos, aumentando de esta manera la importación.

*Sobre los aranceles.*—El bacalao importado del extranjero de países con quienes España tiene tratados de comercio paga en total 24 pesetas, derechos de aduana por cada 100 kilogramos.

De estas 24 pesetas, las 18 pesetas se llaman «derechos de entrada». De las 24 pesetas, 3 pesetas se llaman «derechos transitorios» (ley de 21 de Julio de 1876). Las restantes 3 pesetas, por ley de 11 de Julio de 1877, figuran como «recargo municipal».

Ningún pescado cogido á bordo de buques españoles debe pagar ningún derecho de aduana; por consiguiente, tampoco puede pagar el bacalao cogido bajo la bandera española en el territorio internacional del mar Atlántico que rodea las islas Feroe é Islandia, ó en ningún otro mar en una distancia de tres millas de las costas de cualquier país. Las leyes vigentes dicen esto terminantemente; véase lo que sigue:

ORDENANZAS DE MATRÍCULAS.—*Título V, artículo 11 y nota 1.*—La pesca de peces y del coral en todas las costas, puertos y ríos de mis dominios será permitida libre y franca á mis vasallos, etc., etc.

*Nota 1.*—Las franquicias concedidas á los matriculados en este artículo para el ejercicio de la pesca en los mares y provincias del Reino han sido ampliadas y extendidas por Real orden de 25 de Marzo de 1842, expedida por el Ministerio de Hacienda, en que se declaró: «que el pescado fresco conducido en naves españolas y cogido por españoles con artes españolas, en cualquier parte de los mares, debe considerarse como español y admitirse en nuestros puertos sin sujeción al pago de derechos».

Se puede hacer una pregunta: Cuando el pescado fresco cogido por españoles, á bordo de buques españoles, es considerado español y admitido en los puertos españoles sin sujeción al pago de derechos, ¿cambia el bacalao, que también es pescado, su nacionalidad, y puede éste ser considerado producto extranjero, cuando este mismo pescado sea cogido por los tripulantes de buques españoles, y para poder introducirlo en España se prepara á bordo de estos mismos buques, con sal española, suficiente para su conservación?

La importación en España de bacalao francés empezó á tener verdadera importancia el año 1883, porque en este año llegó Francia á conquistar gran parte del mercado español, merced al arreglo hecho entre ambos Gobiernos, por el cual España consideraba el bacalao cogido por pescadores y buques franceses en Islandia y Terranova como producto francés, aplicándole la tarifa mínima.

Cuando de este modo el Gobierno español considera el bacalao cogido por pescadores y buques franceses en Islandia y Terranova como producto francés, indudablemente este mismo Gobierno considera como español el bacalao cogido por españoles en estos mismos mares á bordo de buques españoles y curado en España.

Los aranceles de aduanas fijan en 18 pesetas el derecho de entrada que debe pagar el bacalao importado del extranjero. El bacalao cogido por buques españoles no puede, según las leyes vigentes, pagar este derecho.

El bacalao importado del extranjero paga además tres pesetas por «derechos transitorios». No sería lógico que el bacalao cogido á bordo de buques españoles fuese obligado á pagar este derecho, porque es

un derecho sobre un pescado importado del extranjero, y parece justo que un impuesto sobre un producto extranjero no debe pesar sobre este mismo producto cogido por españoles y fabricado en España.

Últimamente paga el bacalao importado del extranjero «tres pesetas, recargo municipal». (Estas tres pesetas se pagan á los oficiales de aduanas en los puertos de mar.)

El único impuesto que los productos de una pesca de altura española debe pagar en España es: los recargos municipales. Ahora ningún Municipio cobra contribución sobre el bacalao importado del extranjero; no existe en España ninguna pesca de altura que se dedique á la pesca del bacalao, y no existe en la legislación española ninguna ley ni disposición que fije el derecho de consumos que tuviese que pagar el bacalao cogido por buques españoles. Claro está que fácil y pronto se podría hacer semejante ley ó redactar una disposición ministerial que arregle éste y los demás asuntos; pero por razón de las dificultades que tienen que vencer dichas pesquerías sería justo librar á estas empresas de toda clase de impuestos, tanto más cuanto que no haciéndolo sería permitir que los Municipios aumentaran sus ingresos con un impuesto sobre el bacalao español, cuando al mismo tiempo este mismo pescado por los extranjeros, curado en el extranjero ó importado del extranjero nada pagaba á los Municipios.

Para proteger las fábricas de paños de Cataluña, fijan los aranceles en 1.000 á 1.500 pesetas los derechos de aduanas que deben pagar cada 100 kilogramos de paños importados del extranjero; no sería, pues, exagerado pedir que se librase una navegación é industria nueva y peligrosa, pero beneficiosa para España, como lo es una pesca del bacalao en los mares del Norte, de las tres pesetas «derechos transitorios» y de las tres pesetas que se llaman «recargo municipal».

Al que expone un capital en una empresa beneficiosa para el país, pero arriesgada, parece justo otorgarle ciertos derechos que de una manera ú otra disminuyen los riesgos y le aseguran alguna utilidad, si no la empresa muere y no se consiguen los beneficios que el país puede obtener de ella. Exímase á una pesca española en los mares del Norte de toda clase de derechos de arancel permanentes ó transitorios, recargos municipales ó cualesquiera otros que graven los productos á su introducción, y sin subvenciones y primas de navegación, España tendrá una pesca de altura como en tiempos pasados: si no se hace eso, ¡España jamás la tendrá!

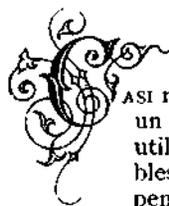
Es cosa bien sabida que el empezar una nueva empresa marítima, y siendo pesquera especialmente, es extremadamente peligroso y expuesto á grandes riesgos. Las dificultades que tiene que vencer una empresa de pesca de altura española en los mares del Norte son muchas. Tiene que desarrollar un arte nuevo y educar gente para una pesca que ninguno comprende. Necesita armar buques de la mejor clase, y por consiguiente de los más caros. Tiene que pagar un transporte en los ferrocarriles mayor que el bacalao seco importado del extranjero, porque será preciso transportar el producto en estado salado sin curar á los sitios de la meseta castellana, donde el clima es más á propósito que el de Burdeos y donde para competir con el bacalao francés se puede curar el pescado español mejor que allí. El bacalao salado sin curar pesará una tercera parte, hasta la mitad más que el bacalao seco.

El producto de una pesca española tiene también que conquistar un mercado en España para una cosa nueva, cuyas cualidades se ignoran y que se tiene que vender más barato que el bacalao extranjero.

En la competencia con el extranjero tendrá una pesca española en los mares del Norte un gran competidor en los armadores franceses, á los cuales su Gobierno, por ley del año 1851, paga una subvención de exportación de 16 á 20 francos por cada 100 kilogramos de bacalao francés que se exporta á otros países. Cuando Francia, para fomentar su Marina de guerra y formar endurecidos marineros, todavía después de cuarenta y cinco años de práctica, necesita ayudar á sus grandes pesquerías de bacalao con tal subvención de exportación y además una prima de navegación de 50 francos por cada tripulante, cuyos sacrificios ahora suben á más de 7.000.000 de francos todos los años, ¿no sería inaudito que una empresa semejante en España pagase impuestos desde su mismo nacimiento?

ERNESTO LYDERS

## DE EXPLOSIVOS



ASI no pasa día sin que un nuevo descubrimiento añada un cuerpo explosivo á la ya larguísima serie de ellos, utilizables los más en muy variadas cosas, y susceptibles de aplicarse todos, no para destruir, según suele pensarse, aparejando de mala manera la idea de materia detonante con la idea de destrucción y ruina, sino para aprovechar mejor su potente energía, cuyos efectos sólo vemos, al presente, por el lado de sus desastrosas manifestaciones, y únicamente consideramos beneficiosas las pólvoras-dinamitas y cuerpos análogos en trabajos de ingeniería, cuando se hacen caminos, límpianse puertos de rocas que estorban ó se explotan ricos criaderos metálicos.

Limitada á tan poca cosa la consideración de las materias explosivas—tan fáciles de fabricar algunas, que sus primeros elementos pueden encontrarse en el elegante tocador de una dama,—no paramos mientes en algo que pasa á nuestra vista, causado por detonaciones, cuyos efectos tradúcense en movimiento de máquinas, y acaso estos mismos renglones salgan de la imprenta estampados sobre el papel por obra y gracia de la detonación de la mezcla de aire y gas del alumbrado, cuya energía hace girar ejes y ruedas,

siendo principalísimo actor en la civilizadora obra de la imprenta moderna. Un cuerpo explosivo ha de producir en el torpedo desastres sin cuento; ese mismo cuerpo es indispensable agente para formar el *colodión* usado en la fotografía, y quizá quizá para curar las mismas heridas producidas cuando detonaba; ese mismo cuerpo es base de novísima industria, en cuanto no es difícil pasar del algodón-pólvora á la por tantos títulos famosa *seda artificial*. Nitrando celulosa se fabrica, y no es otro el medio de conseguir las modernas pólvoras sin humo; explosivo es la *nitrobencina*, y de ella se pasa á la anilina, primer elemento de donde tantas substancias colorantes se derivan; explosivo en alto grado y peligrosísimo es la *nitroglicerina*, y como admirable medicamento se usa; por donde se ve, en ejemplos sencillos, cuánto se equivocaría quien proscibiese el empleo de ciertos cuerpos porque detonan, olvidando acaso que de una mezcla detonante, y no de las menos ocasionadas á sensibles accidentes, procede al cabo el agua, elemento indispensable en la Naturaleza, obligado producto de casi todas las descomposiciones químicas efectuadas con explosiones.

Ha de verse en cada substancia detonante un almacén ó depósito de fuerza; al constituirse, la mayoría de las veces combinándose cuerpos que aisladamente no detonan, absorben enormes cantidades de energía, medibles en calorías, resultando un equilibrio químico poco estable; cuando se rompe, la fuerza acumulada manifiéstase en el acto de la descomposición con todos los fenómenos de la onda explosiva, aumentando las presiones, en particular si aquél llevase á término sus espacios cerrados; la temperatura elevase de modo extraordinario, y en un instante el cuerpo explosivo, al destruirse, devuelve, con efectos de destrucción, cuanta energía se había empleado en formarlo. Si alguna vez, conforme acontece en los motores de gas, las detonaciones se someten á un régimen capaz de regularlas, sirven á maravilla en determinadas y, por fortuna, muy comunes industrias, cambiando en grandes beneficios lo que parece hecho para causar grandes males.

Bien se entiende cuál debe ser, en lo porvenir, el destino de los cuerpos explosivos: cuando la ciencia los descubra aún más enérgicos que los conocidos; cuando el ingenio humano, en fuerza de inventar fusiles, cañones, barcos y fortalezas, haga imposible la guerra, y cuando la instrucción despierte en los ánimos el santo amor de la paz y haga inútiles todas aquellas invenciones, entonces llegará el momento de buscar más alto empleo á las hoy temibles substancias detonantes. No bastarán á satisfacer las necesidades industriales ni las energías del carbón al arder, ni la de los saltos de agua; insuficientes serán la energía de las olas del mar y la procedente de las mareas: todo será poco, siquiera utilizásemos cuantas fuerzas naturales están ahora casi desconocidas. Llegará, pues, el momento de buscar en las materias explosivas el motor de lo porvenir, del cual es embrión nuestro utilísimo motor de gas: ya no se destruirán ejércitos, ni se irán á pique barcos, ni se harán pedazos las fábricas con la dinamita y sus congéneres; la obra de destrucción habrá terminado; sus propios móviles é instrumentos habránse convertido en medios de crear industria, en elementos de maravilloso progreso. ¡Dichosos los que vean tan prósperos días y cuantos vivan en aquellos tiempos, más venturosos que estos que alcanzamos y son su obligado precedente, pues sin guerra no hay paz, y sin trabajo no se logra recompensa!

José RODRÍGUEZ MOURELO

## SALVAMENTO DE NAUFRAGOS

LA humanitaria *Sociedad Española de Salvamento de Naufragos* fué fundada en 1880 por el inolvidable D. Martín Ferreiro (q. D. h.), siendo su primer Socio Protector el Rey D. Alfonso XII y su Patrona la Reina D.<sup>a</sup> María Cristina. Presidió su primer Consejo el ilustre Almirante Marqués de Rubalcava, y posteriormente ejercieron este cargo el Vicealmirante D. Francisco de Paula Pavía, Contraalmirante D. Juan Romero y Moreno, y actualmente lo preside el Vicealmirante D. Vicente Montojo.

Con fecha 12 de Enero de 1887 declararon las Cortes de utilidad pública á esta Sociedad. Hoy ocupa por su importancia y por sus servicios el quinto lugar entre todas sus homónimas que existen en el mundo.

Tiene establecidas en las costas de España y posesiones de Ultramar 56 Juntas locales, las que poseen 25 botes salvavidas insumergibles, 10 lanchas de auxilio, 58 lanzacabos de los sistemas Boxer, Lyle, Delvigne, Kirt, Spandau, Dawson, Evans, Lancey's y Hunt, 33 casetas ó edificios para su albergue, y multitud de cabrias, anclas flotantes, balsas, chalecos, carros, guías, luces Holmes, cabrestantes, botiquines y otros accesorios.

Para la tripulación de los botes y maneo de los aparatos están designados é instruidos 1.000 hombres próximamente.

Desde la fundación hasta hoy, la Sociedad ha acudido al socorro de los buques naufragos con sus medios directos de lanzacabos y botes, consiguiendo salvar de una pérdida segura á las tripulaciones completas de la barca *Fermina*; vapores ingleses *Tartessus*, *Laura Guillies*, *Isle of Bute*; corbetas italianas *Sirio* y *Sbrigati* y laúd *Angel de la*

*Guarda*; goleta francesa *Alma*; vapores *Magdalena Vicenta*, *Itálica*, *Isbergues*, *Vizcaino Montañés*, *Miossotis*, *Raleigh Cross*, *Sumerley*; barca americana *Albuera*; vapor *Rivas*; bergantín austriaco *Bolívar*; vapores *Guipúzcoa*, *Western* y *Clematis* (en Portugaleta); lancha *Valiza* (en Santurce); bergantín italiano *Flora* (en Algeciras); embarcaciones de pesca (en Vinaroz); la yola *Juanita*, goleta *Dolores*, lancha *Unión*, laúdes *Boriquen* y *Rosa*, goleta americana *C. Hanrahan*, bergantín americano *Tomás Turull* é inglés *Effie Sweet* (en Arecibo); vapor noruego *Soon*, goleta *Joven Trinidad*, goleta *Lucía* (en Torreveja); goleta *Concepción* (en San Sebastián); pailebot *Ramonita* (en Ribadesella); vapor francés *Cheliff*, pailebot francés *Alphonse-et-Marie*, laúd *Providencia*, bergantín danés *Dronning Louise* (en Palamós); bergantín italiano *Biancha* (en Palma de Mallorca); laúd *Rosita* (en Blanes); brigbarca noruego *P. G.*, brigbarca francés *Ville-de-Fécamps*, brigbarca ruso *Osmo* (en Denia); pataches *Barquero*, *San Román* y lanchas *Rufina* y *Segundo Amparo de la Ciega* (en Gijón); goleta italiana *San Luis* (en Cartagena); vapor italiano *Archimedes* (en Cadaqués); barca *San Antonio* (en Torredembarra); vapor inglés *Marion* y bergantín italiano *Nuevo María* (en la Tunara); lanchas de pesca *San Simón* y *María* (en Mataró); corbeta noruega *Gobi* (en San Sebastián), y laúd *León*, vapor francés *Corine*, vapor *María de los Angeles*, bergantín *Esperanza*, goleta inglesa *Bessie Gracie*, goleta francesa *Paix*, vapor inglés *Jhon T. Albert*, vapor francés *Algort*, goleta inglesa *May Queen*, barca rusa *Alejandro I*, pailebot portugués *Aires*, botes *Angela* y *Angelito*, quechamarín *San Juan Bautista*, en diferentes Juntas.

Cuyos salvamentos importan un total de 827 vidas libradas del furor de las olas, y que sin el auxilio de los botes y lanzacabos de la Sociedad hubieran perecido irremisiblemente.

Han sido salvadas también sin su concurso directo, pero premiados por ella (á los salvadores), 4.101.

Ha concedido con este carácter seis medallas de oro, 320 de plata y 950 de bronce, y ha entregado como premios en metálico la suma de 47.830 pesetas.

El número de sus socios es próximamente de 5.000, y la recaudación anual entre la Junta central y las locales asciende á 100.000 pesetas, de las cuales el Estado entrega 36.000, que son las que en el presupuesto de Marina se dedican al servicio de salvamento, y las cuales deben aplicarse íntegramente á la adquisición y conservación de material salvavidas, según plena justificación. Sólo después de cumplir con este requisito puede solicitarse la subvención del año transcurrido.

Las Juntas locales son autónomas para su administración y dirección, dependiendo de la central en lo puramente necesario para los efectos de la inspección y otorgamiento de recompensas, que corresponde al Consejo Superior.

En la *Sociedad de Salvamento Española* desempeñan sus cargos los Directores, Secretarios é Inspectores gratuitamente, pues carece de recursos para remunerarlos, como en las de otras naciones.

En Inglaterra, por ejemplo, son aquellos cargos tan pingües que, según se lee en el *Annual Report of The Royal National Life-boat Institution*, los sueldos de los Secretarios é Inspectores suman 180.000 pesetas, ó sea casi doble de la cantidad que por todos conceptos recauda la institución española; pero cierto es también que la inglesa gasta anualmente millón y medio, pues en aquel país, marítimo por excelencia, contribuyen á su sostenimiento desde el magnate al pescador.

No hay duda que después de leer la extensa relación de tripulaciones salvadas que hemos dado se admirarán muchos de lo poco que han repercutido en la prensa, siendo por necesidad dramáticas y conmovedoras. ¿Cómo explicarlo?

Es muy sencillo.

No lo ha consignado la prensa generalmente por ignorarlo, y lo ignoraba porque los mismos que en las faenas de salvamento habían expuesto sus vidas olvidaban comunicar el servicio prestado por ellos y por la institución; pero ésta necesita para acrecentarse de esa publicidad, y á tal fin el Consejo recomendó distintas veces á las Juntas locales que telegrafiaran los pormenores de los salvamentos para darlos á la prensa con tiempo oportuno, pero en muy raras logró vencer el espíritu apático de los viejos marinos.

Por tanto, el Consejo de la Sociedad ha sabido y sabe casi siempre los servicios prestados en las costas merced á un telegrama lacónico, y mucho más tarde, al extenso parte oficial de la Junta; noticias escasa la primera ó ya tardía la segunda, que por ello no acogen con gusto los periódicos importantes, y así se puede afirmar que los nueve décimos de estos servicios son desconocidos del país.

También ocurre en ocasiones que una Junta no puede prestar eficaz auxilio á una tripulación naufraga, ya porque ésta perezca sin dar tiempo á que se lo presten, ó ya porque en la localidad se carezca de un material bastante apropiado para aquel fin.

Sin embargo, aconsejamos á todos que no juzguen del valor de una Sociedad de Salvamento y de su eficacia ó inutilidad por el hecho de que se estrellen buques y pierdan vidas en puntos donde no alcance su acción, pues no ya la empobrecida España, pero ni la poderosa Inglaterra ha conseguido cantar victoria sobre los temporales en todo su litoral.

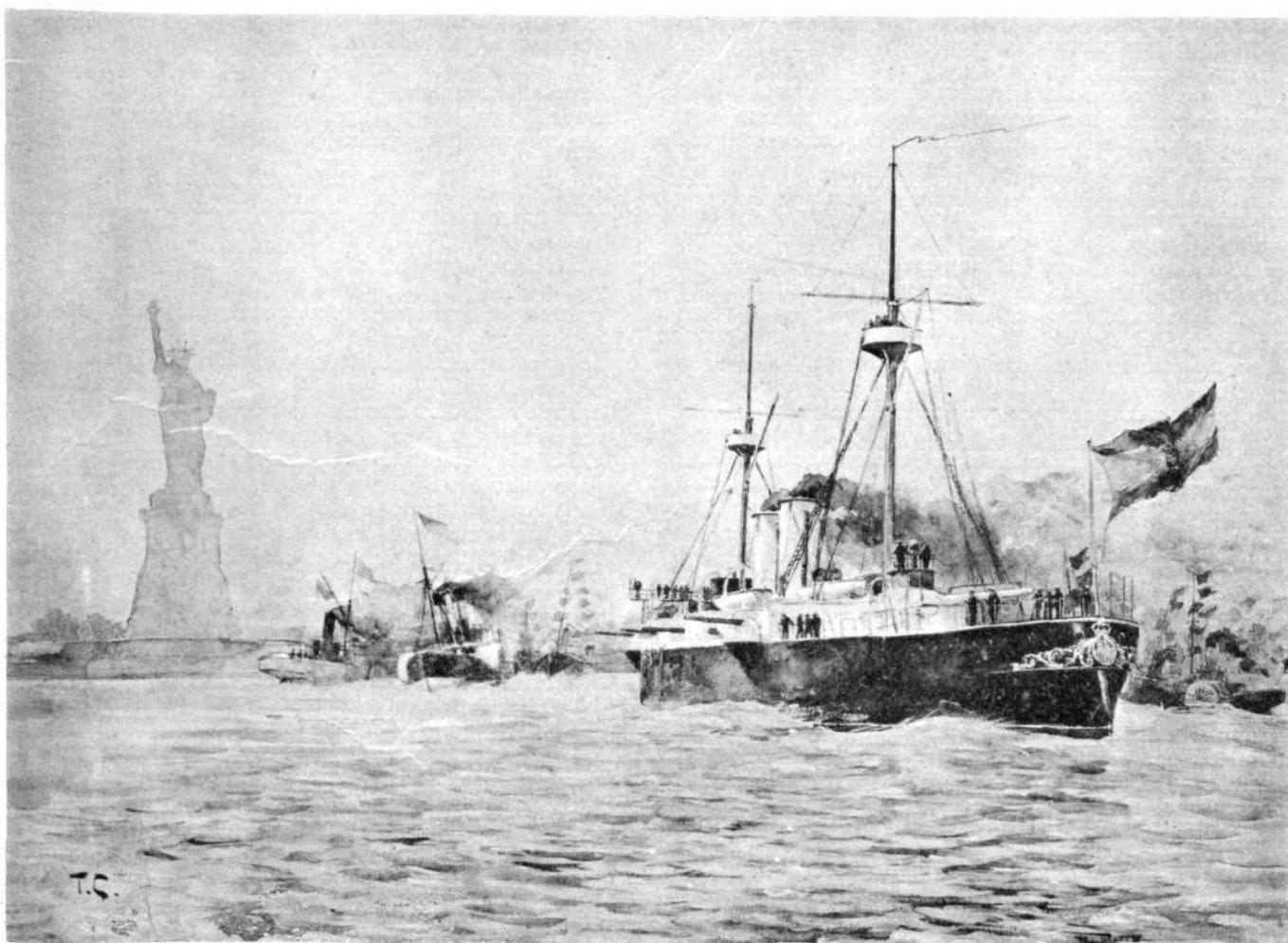
En prueba de ello, léase lo que traducimos literalmente del Anuario de la Sociedad Británica de Salvamento: «La institución nacional posee actualmente y bajo su gobierno 293 botes salvavidas (casi todos los que han sido regalos especiales), y todos los años salvan á centenares de naufragos. En conjunto, la institución (en setenta y ocho años) ha contribuido al salvamento de 34.043 vidas. Pero no obstante esta flota de 293 lanchas, y á pesar de las numerosas casetas de aparatos lanzacabos, queda el triste hecho de que, por término medio, se pierden aún cada año 700 vidas en nuestras costas, proclamando solemnemente, en obsequio á la humanidad y por el crédito del país, que ningún esfuerzo debe perdonarse para proveernos de más medios, de todos los posibles, á fin de socorrer á los naufragos».

Eso dice la poderosa institución inglesa.

Después de esta reseña sobre la Sociedad de Salvamento Española, ofrecemos á nuestros lectores en dos grabados la vista exterior de la



EXCMO. SEÑOR DON PATRICIO MONTOJO  
CONTRA-ALMIRANTE DE LA ARMADA



ENTRADA EN NEW-YORK DEL CRUCERO ACORAZADO ESPAÑOL «INFANTA MARIA TERESA»



caseta de primer orden de la Junta local de Cádiz y la vista interior de la caseta de segundo orden de la Junta local de Gijón. La primera está dotada con un magnífico bote salvavidas inglés y un aparato lanzacabos sistema *Boyer*, y la de Gijón posee una lancha de auxilio y un cañón *Lyle* para lanzacabos y falconete y fusil del mismo sistema.

En otros números de la revista reproduciremos el material de diversas estaciones de primer orden haciendo ejercicios de salvamento.

## INGLATERRA, POTENCIA MARÍTIMA

Por qué no puede dejar de serlo sin exponerse á morir de hambre.

**C**ONSULTANDO cualquiera de las muchas obras que tratan de la *evolución*, fácil nos será dar pronto con una ley llamada de *la lucha por la vida*, ó sea el combate que cada ser libra para conservar su existencia, ora contra los demás seres, ora contra la naturaleza exterior.

En determinadas circunstancias es fatalmente necesario que perezcan gran número de individuos para que á otros les sea permitido perpetuar su raza; tal sucede cuando se trata de la adquisición ó conquista de ciertos elementos que constituyen la base de la alimentación. En este caso la victoria recae siempre en los favorecidos con positiva superioridad, ya sea física ó de otro orden más elevado.

La historia del hombre está llena de ejemplos de esta índole; no pocas razas humanas han desaparecido, otras están agonizando... Lo que vulgarmente se dice de los peces, que el más grande se traga al más chico, puede metafóricamente aplicarse á los hombres. Los más fuertes anonadan, destruyen, exterminan á los más débiles...

Casi pueden contarse por los dedos los americanos de pura raza cobriza que aún quedan en el vasto continente descubierto por Colón; lo mismo puede decirse de los polinesios.

El instinto animal de la propia conservación, ennoblecido por la bien cultivada inteligencia del hombre civilizado, forma los pueblos aptos para la defensa.

Esta verdad nos lleva como por la mano á considerar á la nación inglesa como una de las agrupaciones humanas más maravillosamente dotadas de ese instinto, porque, en efecto, si así no fuese, hallaríamos sobrados motivos para poner á la Gran Bretaña y sus islas anexas como ejemplo de los países más pobres, más miserables y más decadentes del globo.

Inglaterra necesita, y hoy más que nunca, luchar para vivir, luchar siempre, conservar á toda costa su hegemonía en los mares, y conservarla con el mismo tesón, con la misma desesperada energía y vigor con que conservaría una cuerda entre las manos el hombre que se viera oscilando sobre un abismo...

No por lujo, ni por soberbia, ni por simple orgullo de llamarse la más poderosa nación marítima del planeta es por lo que Inglaterra cuida de poseer la primera armada naval que surca los mares; en ella es eso una necesidad imprescindible, es la base fundamental y principalísima del problema de su existencia, es la garantía de su nacionalidad; para vivir tranquilo el pueblo inglés necesita saber que su pujante Marina militar vela constantemente y es perpetuo salvaguardia de la Marina mercante.

Imaginemos destruída la escuadra inglesa y bloqueadas las Islas Británicas por barcos enemigos que impidiesen todo arribo de víveres... Pues bien, los habitantes del Reino Unido perecerían de hambre á las tres ó cuatro semanas, si no se entregaban á discreción. Sería un sitio por hambre de infalibles y rápidos resultados.

Formulada así, tan de plano, esta afirmación, ocurrirá preguntar: ¿Es tal la pobreza agrícola y pecuaria de Inglaterra que le sería imposible alimentar á sus hijos sin ajeno auxilio?

Imposible le sería ciertamente en los actuales tiempos; país como aquél, relativamente pequeño, cuya población en 1570 sólo ascendía á cuatro millones y pico de habitantes, que llegó á 27 millones en la primera mitad de este siglo, y que cuenta en la actualidad con más de 40 millones, no puede atender por sí mismo á su subsistencia. Los 15.967.000 acres de tierra cultivada que posee Inglaterra apenas son suficientes para alimentar á una pequeña parte de sus habitantes.

Además, muchos agricultores se han convertido en industriales, atentos sólo al mayor lucro que les produce la explotación de determinadas industrias; en los campos donde antes amarilleaban las espigas de trigo, se ven hoy humear las chimeneas de multitud de grandiosas fábricas, y esa especie de fiebre industrial ha sido causa de que, desde el año 1875 á la fecha, se haya ido dejando sin cultivar cuatro millones de acres.

La cosecha de trigo es hoy en Inglaterra menos de la mitad que hace veinte ó veintidós años, y lo mismo que de este cereal puede decirse de casi todos los productos agrícolas.

¿Qué sería de Inglaterra si careciese del suficiente poderío para poner á contribución los productos alimenticios al mundo entero? ¿Qué sería de Inglaterra si en hora menguada para ella perdiese su preponderancia marítima, gracias á la cual conserva sus ricas y numerosas colonias, y puede vigilar con exquisito celo los barcos mercantes que llevan á los puertos británicos *el pan de cada día*?

Para el consumo de Inglaterra, y á cambio del oro que tiene en abundancia, envíanle Rusia, los Estados Unidos y la India sus trigos y harinas; España sus naranjas, limones, uvas, frutas diversas, legumbres y vinos; Francia, Holanda, Dinamarca y Suecia sus quesos, leche, manteca, pollos, verduras, etc.; Australia, Nueva Zelanda, la República Argentina, Dinamarca y otros países sus ganados vacuno y lanar; China su té; las regiones tropicales sus frutas más exquisitas, y, en una palabra, de todas partes del globo importa Inglaterra cuanto necesita, no ya sólo para alimentar á sus hijos, sino hasta para satisfacer los más costosos caprichos gastronómicos.

La partida anual de gastos que sólo para la adquisición de productos alimenticios pesa sobre el Reino Unido es verdaderamente asombrosa, y no hay ejemplo de nación en el mundo que pueda presentarla igual. Nada menos que 150 millones de libras esterlinas (3.000 millones de pesetas) le cuesta á Inglaterra el comer. Así lo ha declarado el Conde de Winchelsea en un banquete con que le obsequió una Sociedad agrícola (1).

Paréceme que con lo dicho está suficientemente probada la necesidad en que se halla Inglaterra de sostener, ante todo y sobre todo, la supremacía de su flota militar; equivale eso á luchar por la vida, porque el único é inevitable camino por donde puede recibir los artículos que aprovisionen su despensa es el mar.

Considérese si le importará tener siempre expedito ese camino.

Es preciso también tener en cuenta que sus dominios coloniales prosperan de una manera asombrosa, y á medida que van quedando incultos los campos de la Metrópoli se roturan por miles de acres las fértiles tierras que posee en apartadas regiones. Basta sólo nombrar tres de sus grandes colonias, la Australia, el Canadá y el Cabo, que se han desarrollado de veinte años á esta parte de un modo considerable.

El número de habitantes casi se ha doblado y excede al de la población inglesa á fines del siglo pasado.

En cuanto á las rentas, arrojan una cifra superior á la que recaudaba Inglaterra cuando subió al trono la Reina Victoria.

De aquellas colonias y otras importa el Reino Unido una parte no pequeña de los productos alimenticios que consume, y como las tales posesiones se hallan diseminadas en puntos bien distantes unos de otros (pues Inglaterra es á modo de un inmenso *miriápodo* que envuelve al planeta), necesita atender con numerosos y potentes acorazados á la vigilancia de aquellas preciosas tierras de Ultramar, donde se le preparan abundantes cosechas y donde pastan numerosos rebaños.

No es maravilla, por lo tanto, que presuponga ordinariamente para las necesidades de la Armada una cantidad que no baja de 654 millones, casi tanto como lo que representa nuestro presupuesto general de gastos.

Lo primero es lo primero, y esta frase, que parece dictada por el mismo Pero Grullo, y que los ingleses tienen buen cuidado de no olvidar, es cosa que no preocupa comúnmente á nuestros Gobiernos.

Sin estar, ciertamente, en las mismas condiciones que Inglaterra, puesto que podríamos vivir con lo que el terruño nacional produce, es bueno recordar que España, la España peninsular, con sus 3.203 kilómetros de costa, de ellos 1.662 en el Mediterráneo y el resto en el Atlántico y Cantábrico; España, con sus 1.300 islas en Oceanía (á un paso del Japón) y sus riquísimas Antillas (á un paso de los Estados Unidos), debe procurar ante todo hacerse respetable por su poder naval.

Todos sabemos por qué se cuenta siempre con la opinión de Inglaterra en todos los pleitos internacionales; á semejanza del Breno, hace Inglaterra que el peso de los formidables cañones de sus escuadras incline la balanza á su favor.

Nuestra España, bien poco conocida por las potencias que hoy gallean en el mundo, sólo necesita, para ocupar el digno puesto que entre aquéllas le corresponde, que la obra de regeneración de su Armada, con tan buenos auspicios iniciada en los actuales tiempos por el Vicealmirante D. José María de Beránger, Ministro de Marina, no se detenga en sus comienzos, sino que siga adelante, ¡siempre adelante! hasta conseguir la realización del ideal acariciado por todos los que de buenos españoles se precian.

Esto equivaldría también á luchar por la vida; pero con la inmensa ventaja sobre Inglaterra de que... tenemos qué comer.

Y ella no, si perdiera sus escuadras.

RAMIRO BLANCO

(1) Estos y otros datos interesantes pueden consultarse en la notabilísima Memoria acerca de la agricultura en Inglaterra, enviada al Ministerio de Estado por el Sr. D. Francisco de Reynoso, primer secretario de la Embajada de España en Londres.

## Á NUESTROS COMPAÑEROS DE AMÉRICA

**S**UCEDÉ á los españoles con sus descendientes americanos lo que á los padres respecto á los hijos con quienes han tenido disgustos: suele quizás quedar en éstos, ya que no rencor, indeleble recuerdo, mientras que los padres perdonan y olvidan por completo, siendo estos hijos, precisamente por tal razón, los más queridos y los más halagados.

Para España las Repúblicas americanas son hijas amadísimas, no quedando en la antigua Metrópoli el más pequeño vestigio que pueda recordar los tristes sucesos de la emancipación, y para nosotros Oficiales de la Armada española, defensores por mar de la integridad de nuestra patria, los marinos de los diversos Estados hispano-americanos son nuestros queridísimos compañeros, no sólo como lo son todos los marinos del mundo, por ejercer la misma peligrosa profesión, sino por lo más especial de aparecer como de la misma nacionalidad, por ser de la misma raza, hablar el mismo idioma y tener las mismas costumbres.

Muchas han sido las ocasiones, durante mi larga vida de mar, en que he tenido motivo de apreciar la verdad y sinceridad de estos sentimientos, recíprocamente expresados por americanos y españoles; pero nunca como cuando últimamente tuve el honor de mandar la Estación naval española del Sur de América á bordo del *Temerario*, en que recibí de argentinos y uruguayos tales inequívocas muestras de fraternal cariño que eran por mí recibidas cual sacrosanto homenaje de los hijos ya emancipados á la bandera de la lejana madre patria.

EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO, publicación esencialmente marítima, dirigida por Oficiales de la Armada española, y que abunda en tan generosas ideas, ruega en consonancia con ellas, á los jefes y oficiales de las Marinas americanas que consideren este periódico como suyo, abriéndoles sus columnas para insertar los trabajos de los hombres ilustres que en aquéllas sirven y quieran honrarnos de esta manera. Mientras éstos llegan, nosotros dedicaremos en nuestros primeros números una sección á dar idea, por orden alfabético, de las Armadas de los Estados hispano-americanos, y al propio tiempo que su constitución y sus progresos daremos á conocer las más salientes personalidades que han puesto al servicio de sus respectivos países su energía y su talento.

José RODRÍGUEZ DE TRUJILLO  
Capitán de fragata.

### LA ARMADA ARGENTINA

El impulso y desarrollo dados á la Marina en estos últimos años bastaría para dar idea de la potente vitalidad de la gran República de Plata.

Con mucha previsión, antes de entrar de lleno en el aumento del material flotante, se dedicó el Gobierno de aquella República á preparar el personal idóneo que había de dotarlo, pues para la adquisición de barcos basta tener dinero, pero el personal no se improvisa. Al efecto se creó la Escuela Naval, donde ha recibido la base de su educación marinera la brillante pléyade de jefes y oficiales que hoy forman el Cuerpo de la Armada de aquel país.

España contribuyó á este progreso, porque de dicha Escuela fué alma en su principio el hoy Comodoro Urtubey, distinguido marino argentino, que durante algún tiempo, por haberse educado en nuestro Colegio Naval de San Fernando y hecho sus primeras prácticas de mar como guardia marina en nuestros buques, hemos considerado siempre perteneciente á nuestra corporación.

En esta tarea de enseñanza náutica le secundó D. Rafael Lobo, antiguo alférez de navío de nuestra Armada, persona muy entendida en esta clase de estudios y que hoy dirige el Depósito Hidrográfico de Buenos Aires.

De dicha Escuela han salido Rivadavia, los hermanos Barilari, Remigio Correa, Becar, García Mansilla y otros ya reputadísimos jefes que mandan los principales buques de su respetable escuadra.

Existen además de la Escuela Naval para oficiales, escuelas de artilleros de mar, contra maestros y maquinistas, teniendo siempre personal de éstos en los principales astilleros europeos dedicados al aprendizaje práctico de su difícil cometido.

El personal que existe en la Marina argentina se compone de un Vicealmirante, dos Contraalmirantes, tres Comodoros, once capitanes de navío, cuarenta y dos capitanes de fragata, treinta tenientes de navío, noventa y un tenientes de fragata, ochenta y un alféreces de navío, veintiocho guardias marinas, sesenta aspirantes, ciento setenta y tres maquinistas, con un total de 7.000 hombres para la tripulación de la escuadra.

Los buques de ésta que tienen verdadero valor militar son los que á continuación se describen:

**ACORAZADOS.** *Almirante Brown*.—Construido en Poplar el año 1880. Eslora 73 metros, desplazamiento 4.200 toneladas, velocidad 13 m 7, radio de acción 4.200 millas á razón de 10. *Defensa:* Una faja sobre la mitad de la eslora de 230 mm., planchas transversales de 18 cm. que forman con la faja un cajón blindado. Reducto central de contorno complicado por salientes angulares y blindaje de 20 cmts. Cubierta protectora de 38 mm. *Armamento:* Ocho cañones de 20 centímetros, seis en el reducto y dos á popa y proa; seis de 12 centímetros tiro rápido en

batería en la cubierta superior; dos de 47 mm. en la toldilla; dos tubos de lanzar en el sollado á proa.

*Los Andes y el Plata* (1875).—Eslora 75 metros, velocidad 9 millas, radio de acción 2.800 á 7. *Defensa:* 1.º Faja completa de 8 á 15 cm. 2.º Torre central cerrada 200 mm. 3.º Cubierta de 250 mm. *Armamento:* Dos cañones de 28 cm. en una torre entre la chimenea y el palo de mesana; dos cañones de 12 cm. en la popa.

*Independencia y Libertad* (1892).—Eslora 72 metros, desplazamiento 2.300 toneladas, velocidad 14 millas, radio de acción á 10 millas 4.000. *Defensa:* Faja de 51 m. longitud, 1,50 m. de altura metal compound; espesor 20 cm.; dos transversales en los extremos de la faja, la de proa con blindaje de 20 cm. y la de popa de 15. Torres barbetas, teniendo 20 cm. delante y 15 cm. detrás, y los carapachos de 75 á 150 mm., unidos al cajón blindado por tubos también blindados. *Armamento:* Dos cañones Krupp de 24 cm., uno en cada torre; cuatro de 120 mm. tiro rápido Armstrong en los ángulos de una plataforma central cuadrada á la misma altura que los de 24 cm.; cuatro de 47 mm. á popa y á proa; dos tubos de lanzar de través en el sollado.

**CRUCEROS ACORAZADOS.** *San Martín y Garibaldi* (1895).—Eslora 100 metros, desplazamiento 6.840 toneladas, velocidad 20 millas, 1.000 toneladas de carbón y todo el doble fondo lleno de combustible líquido. *Defensa:* Faja de acero níquel de extremo á extremo de 152 mm. Por encima de esta faja y sobre los dos tercios de la eslora hasta la cubierta un reducto de igual blindaje de 152 mm. Cubierta protegida por completo con acero níquel de 22 á 37 mm. Cubierta de 5 cm. sobre el reducto. *Armamento:* Dos cañones de 254 mm. en el plan longitudinal y en los extremos, cada uno en torre protegida por 15 cm. de acero níquel y con espere chapeado; diez de 152 mm. de tiro rápido y en garitas separadas; seis de 120 mm. sobre la cubierta superior protegidos por manteletes; diez de 57 mm.; cinco tubos lanza-torpedos.

**CRUCEROS ARMSTRONG.** *Veinticinco de Mayo y Nueve de Julio* (1890).—Eslora 99 metros, radio de acción 1.000 millas á razón de 10. *Protección:* Cubierta de acero de 45 á 120 mm., entendiéndose de extremo á extremo; cuarteles blindados de 12 cm. Estos cuarteles, como todas las aberturas, rodeados de un cofferdam. *Armamento:* Un cañón de 20 cm. en cada extremo, ocho de 120 mm. tiro rápido repartidos en el centro; en los extremos en chaflanes que permiten el tiro en dirección al eje: todas estas piezas provistas de mantelete; doce de 47 mm., dos debajo del castillo y dos en el alcázar; ocho intercalados en la batería. Tres tubos lanzatorpedos.

*Buenos Aires* (1895).—Eslora 130 metros, desplazamiento de 4.500 toneladas, velocidad 23,2 millas. La misma protección que los anteriores. *Armamento:* Dos cañones de 20 cm. de tiro rápido (los primeros de este calibre) en cada extremo, protegidos por manteletes de 12 cm. cuatro de 152 mm. de tiro rápido en los chaflanes que forman los cantos de la batería central; seis de 120 mm. de tiro rápido colocados en los de 152 mm. en la misma batería; doce de 47 mm.; tres tubos de lanzar

**AVISOS TORPEDEROS.** *Espora* (1890), *Rosales* (1896).—Eslora 62 metros, desplazamiento 615 toneladas, velocidad 19,8, radio de acción 2.800 á razón de 10. *Protección:* Numerosos compartimentos, planchas de refuerzo de 12 á 30 mm. defendiendo las partes vitales. *Armamento:* Dos cañones de 75 mm. simétricamente sobre el castillo; uno de 65 mm. en retirada sobre la toldilla; dos de 47 mm. en la entrada de la toldilla y simétricos; cinco tubos de lanzar.

*Patria*.—Eslora de 47 metros, desplazamiento 1.080 toneladas.

*Entre Ríos, Corrientes, Misiones y Santa Fe*.—Destroyers de 60 metros de eslora y 252 toneladas con 26 millas de andar, construidos en la casa Sarrow. Tres tubos de lanzar, uno en la proa; un cañón de 80 mm., tres de 57 y dos ametralladoras. Planchas de refuerzo en las partes vitales y 80 toneladas de carbón. Tres chimeneas en el eje longitudinal.

**TORPEDEROS.** *Comodoro, Pi y Murature* (de Thornycroft).—Eslora 46 metros, desplazamiento 110 toneladas, velocidad 24½.

*Seis de tipo Bathurst* (de Sarrow).—Eslora 40 metros, desplazamiento 95 toneladas, velocidad de 23 á 24 millas.

*Cuatro tipo Alerio* (de Sarrow).—Eslora 33 metros, desplazamiento 52 toneladas, velocidad 20 millas.

\*\*\*

Como establecimientos de reparación tiene la Armada argentina en *Zárate* y en el *Tigre* dos pequeños arsenales; en este último punto, muy bien instalado un varadero de torpederos, con talleres muy completos para todas las obras que pueden necesitar esta clase de buques.

El dique de San Fernando es el único receptor de que pueden disponer los argentinos en su propio territorio para la limpieza y reparación de los fondos de sus buques; pero el poco calado de dicho dique sólo lo hace útil para los buques menores destinados al servicio fluvial. Para obviar esta gran deficiencia, se halla ya en ejecución un dique capaz de los buques de mayor tamaño en el puerto de *la Plata*, donde ha de erigirse el arsenal, que es indispensable á la mejor conservación de una escuadra que representa tan considerable valor.

El temor de llegar á una guerra con Chile por la cuestión de los límites, durante estos últimos años, lanzó á los argentinos, tanto al fomento de su Marina como á la organización de sus fuerzas navales, habiendo en esto adelantado mucho: verdad es que no han perdonado medio en adiestrar las tripulaciones con constantes ejercicios, movilizándolo los buques y haciendo ejecutar á la escuadra maniobras sobre las costas del Sur, para aumentar la pericia de capitanes y oficiales. Las que ordenó el Almirante Solier el año 1895 y se verificaron por la escuadra argentina al mando del inteligente Comodoro Blanco fueron muy elogiadas por la Marina de las estaciones navales extranjeras.

La considerable extensión de costa que en el Atlántico hasta el cabo de Hornos tiene la República Argentina, donde han de crearse intereses marítimos de inmensa cuantía en el porvenir, augura uno muy lisonjero para la Marina de guerra de aquella Nación, que está llamada en el Sur de América á compensar con su grandeza la influencia que en aquel continente ejerce la gran república sajona del Norte.

## LOS PROBLEMAS DE ECHEGARAY



El eminente sabio é insigne autor dramático D. José Eche-  
garay nos honra con su colaboración en forma ori-  
ginalísima y de gran interés para nuestros lectores cien-  
tíficos.

Cada número de esta revista contendrá un curioso problema de matemáticas.

- Serán de difícil solución, D. José?—le preguntamos.
- Los primeros, no... para que piquen; pero luego...
- Sepa usted que entre los marinos hay buenas espadas.
- Lo sé, lo sé: por eso digo que luego apretaré todo lo que pueda—nos contestó riéndose.

El guante está arrojado.  
Y descubiertos los malévolos propósitos del celeberrimo es-  
critor.

Nosotros apostamos por el botón de ancla.  
Por más que D. José tiene esclavizado al triunfo.  
Las soluciones, si las hubiera (que sí las habrá), se publicarán  
en la revista, y también (como se hace con las charadas) los nom-  
bres de los que las envíen.

### Problema I.

Se dan, en un plano, una elipse  $E$  cuyo centro llamaremos  $O$ ; y además dos puntos  $A, B$ .

Se desea determinar otra elipse  $E$ , que cumpla con las siguientes condiciones:

- 1.ª Que pase por los puntos dados  $A, B$ .
- 2.ª Que sea semejante á la elipse dada  $E$  en forma y posición.
- 3.ª Que si ambas elipses se cortan en dos puntos  $C, D$ , el triángulo  $OCD$  tenga un área dada  $a^2$ .

Puede darse una solución geométrica y otra analítica.

Puede generalizarse para la hipérbola.

JOSÉ DE ECHEGARAY

\* \*

### PREGUNTAS CURIOSAS

UN vapor muy interesante para mí y para mis buenos amigos los españoles, es uno que tenía 146 pies de eslora, 44 de manga, 17 pies y 9 pulgadas de puntal, de 363 toneladas y fuerza de 200 caballos. Se llamaba el *Royal William*, en honor al Rey Guillermo IV de Inglaterra, quien por su amor á la Marina llevaba el sobrenombre de Rey marinerio.

Dicho barco fué el primero que cruzó el Atlántico utilizando el vapor como motor durante todo el viaje, y también el primero construido con secciones estancadas. Se botó al agua en Wolfe's Cove (Quebec) en el año 1831. En 17 de Agosto de 1833 salió de Pictou (Nova Scotia) con rumbo á Inglaterra, adonde arribó el 11 de Septiembre.

A su llegada á Inglaterra se vendió. El Gobierno portugués lo contrató para transporte. Luego el Gobierno español lo compró, y después de armarlo en buque de guerra, cambió el nombre de *Royal William* en *Isabel Segunda*, y el citado buque entró en acción contra los carlistas en San Sebastián.

Se dice en Inglaterra que el buque *Isabel Segunda* ha sido el primer vapor de guerra que hubo en el mundo.

Puesto que español ha sido el primer buque que utilizó el vapor como motor, español el primer vapor de guerra, y español el primer vapor que dió la vuelta al mundo (la famosa *Numancia*), tendríá suma satisfacción en saber:

- 1.º ¿Quién fué el Ministro de Marina que mandó convertir el *Royal William* en vapor de guerra y cambiar su nombre en *Isabel Segunda*?
- 2.º ¿Quién fué el comandante que entró en acción con dicho vapor de guerra, y cuál su resultado?
- 3.º ¿Qué vapor de guerra fué el segundo que hubo en la Marina española, y cuándo?
- 4.º ¿Se sabe qué nación fué la que siguió á España en el empleo del vapor en la Marina de guerra?

HENRY COLSTON BURT

## LA ACADEMIA ESPAÑOLA Y LA MARINA



En el Diccionario de la Academia y leo:  
CAPITÁN.—El que tiene bajo su mando una compañía de soldados.

Esta definición es viciosa y deficiente, porque no abarca todos los casos.

De ella se desprende que el oficial de Infantería de Marina que no

manda compañía no es capitán, lo cual es un solemne disparate, porque hay muchos que se llaman y que son tales capitanes y que, sin embargo, no mandan compañías.

Hay capitanes excedentes, capitanes ayudantes, capitanes empleados en las oficinas, capitanes que se están en su casa rascándose las narices, y aunque ninguno de éstos manda compañía, son capitanes vivos y efectivos, digan lo que quieran los diccionarios.

Pero hay más: en el cuerpo de Artillería de la Armada no hay soldados ni compañías, como sabe todo el mundo, aunque no pertenecen á la Academia.

Y todo el mundo sabe también que en dicho cuerpo hay capitanes, á no ser que la Academia los bautice con otro nombre, cosa que no ha llegado á mi noticia.

Conste, pues, que el oficial que manda una compañía de soldados es capitán; pero que no todo el que es capitán manda compañía.

Lo cual no es lo mismo, y esto debiera saberlo la Academia, máxime estando presidida por un Capitán general de los Ejércitos nacionales.

Sigamos leyendo el Diccionario:

*El que manda un buque de guerra ó mercante.*

También en esto se equivoca el Diccionario.

El oficial que manda un buque de guerra se llama en todas partes comandante, cualquiera que sea la categoría que tenga en la Marina.

El acorazado *Pelayo* está mandado por un capitán de navío, categoría equivalente á la de coronel en el Ejército; pues bien, á este jefe se le llama el comandante del *Pelayo*.

Á cualquier alférez de navío que mande una lancha cañonera se le llama el comandante de la cañonera tal.

Resulta, pues, que el nombre de capitán se usa exclusivamente en la Marina mercante para designar los pilotos que mandan barcos.

Y si algún individuo de la Academia pusiere en duda mi aserto, en el Ministerio de Marina darán razón.

CAPITÁN DE NAVÍO.—*El que lo manda y tiene grado de coronel.*

—Oiga usted, compadre, ¿es éste el camino del puerto?

—Ni usted es mi compadre, ni éste es el camino del puerto.

Lo mismo puede decirse de la definición de la Academia.

Ni el capitán de navío manda navío, ni el capitán de navío tiene grado de coronel.

No manda navío por la sencilla razón de que no hay navíos, y ésta me parece tan convincente que no insisto más en el asunto. Aun en aquellos tiempos en que nuestra Armada contaba con navíos, no siempre estaban mandados por dichos jefes; precisamente tengo á la vista el nombre de los marinos que mandaban navíos en el combate de Trafalgar, y todos ó casi todos eran brigadieres de la Armada.

Para que los académicos no duden, citaré al ilustre brigadier don Dionisio Alcalá Galiano, muerto heroicamente mandando el navío *Bahama*.

El Sr. Conde de Casa-Valencia, actual académico y pariente del marino insigne, podrá informar á la Academia.

Los capitanes de navío se dividen en dos clases: de primera y simplemente capitanes de navío.

Esta distinción no la hace notar la Academia en el Diccionario, aunque se estableció con anterioridad á la edición última del léxico oficial.

Los capitanes de navío de primera clase sustituyeron á los antiguos brigadieres, y su equivalencia actual con el Ejército es la de Generales de brigada.

Los capitanes de navío tienen la efectividad de coronel, y no el grado, como dice la Academia.

Y la real corporación no puede creer que grado y efectividad son sinónimos, porque el mismo Diccionario, al definir la palabra grado, dice textualmente lo que sigue:

«En las carreras militares vale tanto como honores en las civiles. El teniente Núñez tiene el grado de capitán; el comandante Fernández, el de coronel...»

Ergo el capitán de navío no tiene el grado de coronel, sino la efectividad; porque cobra sueldo de coronel, lleva en sus divisas tres galones y tres estrellas, y cuando asciende, obtiene la categoría de General de brigada. Me parece ocioso insistir sobre este punto.

Lo mismo puede decirse del capitán de fragata.

Dice el Diccionario: *El que la manda y tiene grado de teniente coronel.*

Los comandantes de las fragatas españolas son casi siempre capitanes de navío, y con hojear cualquier Estado general de la Armada, queda convencido el más incrédulo.

Los capitanes de fragata no tienen tampoco el grado de teniente coronel, sino la efectividad. Por otra parte, para ser capitán de fragata ó de navío no es necesario estar mandando buque.

Hay muchos jefes de ambas clases que están en el Ministerio del ramo, en las Capitanías generales de los departamentos, en las Comandancias de Marina, en la escala de reserva y en sus casas; y aunque no vean hoy otras borrascas que las del estanque del Retiro, ni más golfos que los que se juegan en los círculos, ni más estrechos que los pasillos de sus casas, son y se llaman capitanes de navío ó de fragata.

Y es que el Diccionario no hace la debida distinción entre la denominación del empleo y el destino que accidentalmente desempeñan.

Confunde las especies y la definición resulta defectuosa.

Si al definir la palabra capitán el Diccionario menciona á los de fragata y de navío, no lo hace así en los vocablos teniente y alférez, en los cuales para nada se ha acordado de la Marina.

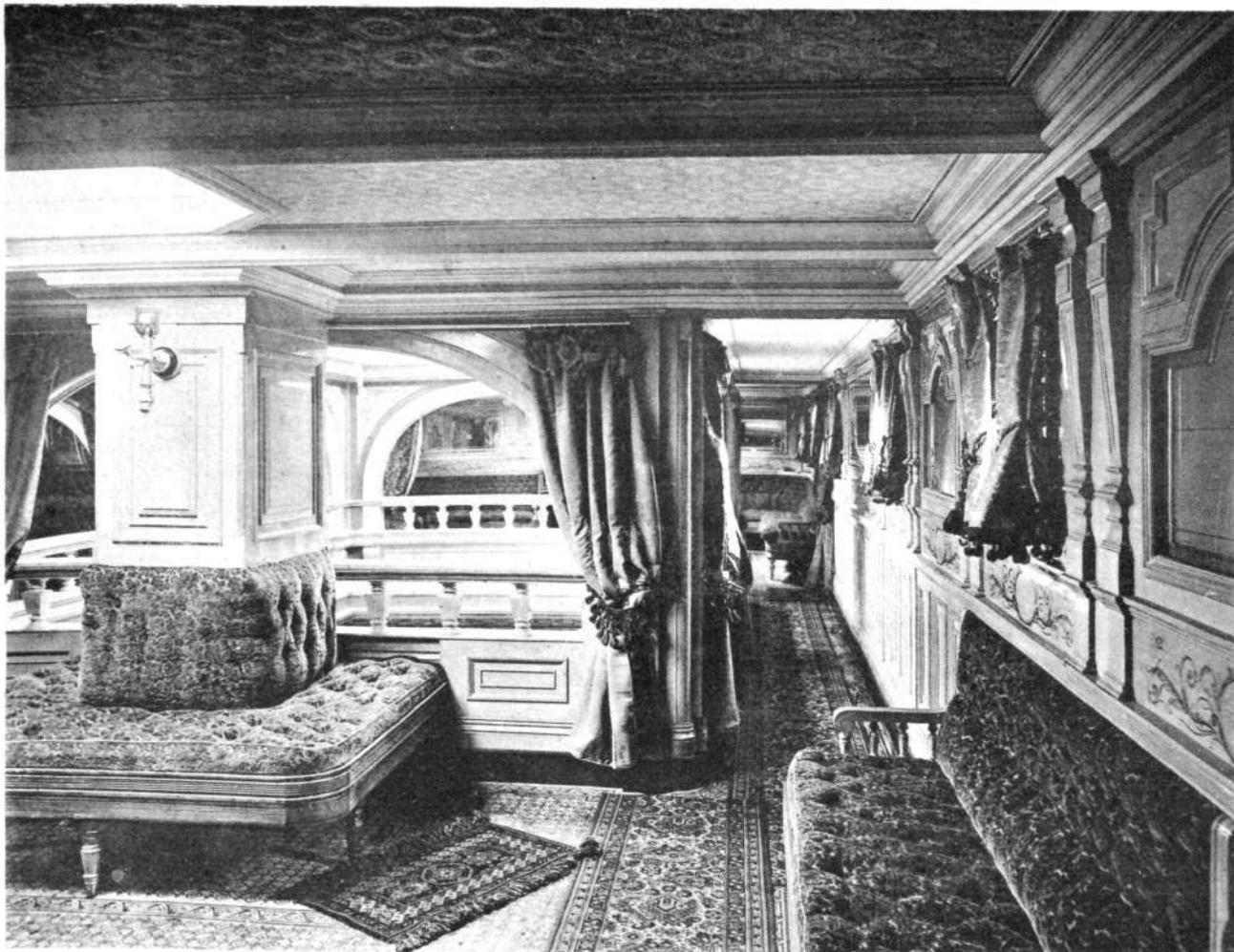
El que quiera saber lo que es alférez ó teniente de navío se quedará en ayunas si acude al Diccionario.

Si éste define con exactitud lo que es Almirante, Vicealmirante y Contraalmirante, ¿por qué se olvida de oficiales más modestos?

En cambio explica lo que es Jefe de escuadra, denominación que llevaron hasta el año 1868 los que ahora se llaman Contraalmirantes, no existiendo hoy, por lo tanto, dichos Jefes de escuadra.

RAFAEL EUGENIO SÁNCHEZ





CÁMARA DE 1.ª—SALÓN DE MÚSICA



VESTÍBULO Y BAJADA Á LAS CÁMARA DE 1.ª



# ¡MULTIPLICAD, QUERIDO!

## CUENTO ORIGINAL



El millonario Mr. Campbell había perdido á su intendente, y para sustituirlo por otro de igual talento y honradez, escribió á una eminencia de la banca de Londres en estos términos:

«Sabéis que vivo solo con mi hija en el castillo de Dorset. Enviadme, pues, un *gentleman* de gran rectitud que no perturbe mi dicha y que sepa aumentar mis rentas.»

Mr. Campbell obtuvo la siguiente contestación de su amigo:

«Se os presentarán dos en mi nombre, y podréis elegir. Respondo de ambos.»

\*\*\*

Una mañana distinguió Mr. Campbell desde su terraza á dos apuestos jinetes que se acercaban al castillo.

Poco después hallábanse delante del millonario, y cada uno le entregaba su carta de presentación.

—Señores—les dijo aquél,—descáis favorecerme con vuestros servicios, pero no hablaremos de ello hasta que hayan transcurrido quince días. Mientras, permaneceréis en mi casa, seré vuestro huésped. ¿Os conviene, Mr. Richardson?

—Nadie rehusa tanto honor.

—Gracias. ¿Y á vos os conviene, Mr. Burke?

—También; pero... el tiempo es oro—contestó inclinándose.

—Exacto—dijo el millonario, mirándole con fijeza.—Reduzcamos, pues, el plazo á la mitad.

Una joven hermosísima entró en la estancia, y aquél, al verla, añadió:

—Esta es Emma, mi hija única, mi compañera indulgente, que Dios bendiga.

Emma se rió con suprema gracia, saludó á los recién llegados y fuése, sin notar la profundísima impresión que había causado en ellos.

\*\*\*

Desde el siguiente día se dedicó Mr. Campbell á recorrer sus vastas posesiones, acompañado por los jóvenes candidatos para administrarlas.

Al visitar una de las mejores granjas, aquél preguntó:

—¿Notáis algo, Mr. Burke, que sea susceptible de reforma?

—Sí, señor. Paréceme que sobran brazos... y calculo en treinta jornales la economía indicada para obtener otra quizás superior, como consecuencia de treinta bocas menos.

—¡Oh, bien, bien! ¡Multiplicad, multiplicad siempre, querido!... Y vos, Mr. Richardson, ¿qué opináis?

—Yo opino, con vuestra indulgencia, que á ese personal, mucho ó poco, le falta buena alimentación y buen alojamiento, lo que origina enfermedades y roba fuerzas para el trabajo...

—¡Hum! Multiplicad, y veréis qué cara sería vuestra reforma—murmuró Mr. Campbell, mirando de reojo á Mr. Burke.

\*\*\*

De regreso al castillo los tres caballeros, hallaron esperándoles, como de costumbre, á la gentilísima Emma, quien con sus grandes ojos claros, sus largas trenzas de oro, su bondad y dulzura, trastornaba más cada día el juicio ó el corazón de los intendentes sometidos al estudio de Mr. Campbell.

Éstos, después del almuerzo, solían pasear juntos por los alrededores del parque, pero nunca hablaban de sus respectivas situaciones. La doble rivalidad que entre ellos existía mantenía los en actitud cortés y reservada.

Una tarde interrumpieron su conversación gritos de mujer que pedían socorro. Era una labriega que había caído desde el borde de un tajo, con el *poney* que montaba, en una vertiente de zarzas espinosas. El caballo se había roto las manos, y su dueña no podía salir de aquel suplicio sin la ayuda de alguien.

Mr. Richardson se arrojó en seguida por la vertiente y llegó cerca de la mujer, con la ropa hecha jirones y el cuerpo ensangrentado.

Mr. Burke se despojó del chaquet y chaleco para que no sufrieran deterioro, y luego, bajando hasta las primeras zarzas, le gritó á su compañero:

—Quitad el roncal al *poney* y echádmelo.

Hízolo aquél así, y entonces Mr. Burke sostuvo la cuerda, por la que subió Mr. Richardson á pulso, y luego, amarrada, la mujer.

Esta, al verse en salvo, rompió á llorar y á gemir, pues la pérdida del *poney*—exclamaba—era su ruina y la de sus hijos; el pobre animal conducía la leche al mercado, con él labraba su predio, hacía andar á la noria, etc. ¡Ah! Ella nunca lograría adquirir otro.

Escuchábanla ambos jóvenes con atención, y la labriega acudió á la generosidad de sus almas.

—Amiga mía—la interrumpió en este punto Mr. Burke,—vuestro *poney* podría valer cuatro libras esterlinas, y son muchas las ocasiones inesperadas, como ahora, en que la caridad llama á nuestro bolsillo; de modo que si yo no tuviese el sistema de mantenerlo cerrado, jamás llegaría á enriquecerme honradamente. Perdonad, pues.

Y saludándola ceremonioso, se alejó paso á paso.

Mr. Richardson mientras había estado buscando en qué jirón de su chaquet guardaba la cartera; hallóla al fin, y sacando de ella algunos billetes que importaban cinco libras, los entregó á la mujer, diciéndole:

—Tomad para que compréis otro *poney*, y ahora id á curaros de estas espinas malditas, que en mí noto lo que molestan.

Y Mr. Richardson se marchó rápidamente.

La escena había sido presenciada desde lejos por el propio mister Campbell, que pronto pudo interrogar á la labriega alborozada. Ésta le contó lo ocurrido, y el millonario, encogiéndose de hombros, redobló el paso para alcanzar á los jóvenes.

—¡Hum!—les dijo.—Ya sé lo que habéis hecho, y sólo á vos, mister Richardson, necesito repetiros: nunca restéis, querido, ¡multiplicad!

\*\*\*

Cumplido el concertado plazo de siete días, Mr. Campbell los llamó á su gabinete; ambos acudieron emocionados.

Ni al uno ni al otro preocupaban ya los gajes del empleo, sino la disyuntiva de ver á Emma todos los días ó de tener que abandonarla para siempre, dejándola bajo el mismo techo que el que fuese nombrado intendente por Mr. Campbell.

—Ha llegado el momento—dijoles éste—de elegir al director de mis negocios entre dos amigos igualmente amados; pero sólo debo consultar el interés de mi casa, y en tal concepto, ruego á Mr. Burke que acepte el cargo vacante.

Éste se inclinó henchido de orgullo y felicidad; Mr. Richardson se sintió desfallecer y buscó apoyo en un mueble.

—Así, pues—continuó diciendo el millonario,—vos, Mr. Burke, tomaréis posesión en seguida; habitaréis el bello pabellón del jardín y nos dispensaréis el honor diario de acompañarnos á la mesa. De vos, Mr. Richardson, espero que os dignéis dedicarnos largas temporadas.

—¡Imposible, señor!—respondió el joven.—¡Yo no volveré jamás!

—Os he enojado, Mr. Richardson... pero, creedme, vuestra índole noble, vuestra alma sensible son factores negativos para multiplicar el dinero.

—Perfectamente—interrumpió aquél,—mas no volveré nunca, y á fin de que no insistáis, sabed la causa. Yo adoro á vuestra hija.

—¿Que adoráis á Emma?—exclamó Mr. Campbell asombrado.

—Sí, adiós y perdonadme—repuso despidiéndose.

—Esperad, caballero; veo que ahora pretendéis otra plaza para la que os reconozco aptitud. Amáis á mi hija, y casándoos con ella la haríais dichosa probablemente, pues tenéis muy buen corazón.

—¿Qué decís?—murmuró Mr. Richardson aturdido.

—¡Oh! No hay duda de que si para manejar el oro me conviene un pecho de roca, necesito que sea generoso y tierno aquel en el que Emma deba reclinarse. Procurad, pues, que corresponda á vuestro amor, y luego... ya sabéis, ¡multiplicad!

Y el millonario, sonriendo, miró á Mr. Burke, que estaba tan pálido como una guinea antigua, y á Mr. Richardson, tan encarnado como la sangre que derramó entre las zarzas.

Mr. Campbell no había cambiado de color ni de estribillo, y repetía:

—¡Multiplicad, queridos, multiplicad siempre!

PEDRO DE NOVO COLSON

## ANÉCDOTAS Y CHISTES

### HISTÓRICOS



ESTA interesante sección sólo puede redactarse por los mismos lectores. Cualquier persona conserva en la memoria varios chistes ó sucesos anecdóticos, y si fueran muchas las que enviaran á la Revista cuantos supieran (en gracia al recreo común), habría siempre material sobrante para elegir y confeccionar una sección amenísima.

Así, pues, esperamos que todos nuestros compañeros de carrera y compañeros de armas del Ejército coadyuven á la empresa. Lo mismo en los campamentos que en los cuarteles, en las cámaras de los buques y en los salones y sociedades, tan frecuentados por el elemento militar, como á bordo de los buques de vela y vapores trasatlánticos, ocurrieron y ocurren lances graciosísimos, sucesos conmovedores, escenas cómicas, hechos heroicos, etc., que fueron y son presenciados por muchos, y retenidos por alguno capaz de relatarlos fielmente.

También aceptaremos gustosos la colaboración de nuestros lectores pertenecientes al elemento civil ó *profano*, en sus anécdotas y chistes de *tierra adentro*, contribuyendo á la mayor variedad.

Nos reservamos el derecho de no publicar aquellos trabajos que carezcan de interés, originalidad, cultura, ó de verosimilitud, si no vinieren autorizados por firmas respetables.

Y ahora, *véase la clase*:

#### El médico y el comandante.

Un médico que nunca había visto la mar entró por oposición en el Cuerpo de Sanidad de la Armada y fué destinado á un buque cuyo comandante era atrabiliario y rudo.

Durante la primera travesía comprendió el médico que la oficialidad tenía agotada la paciencia, con grave riesgo de la subordinación, y que en cualquier momento pudiera ocurrir un conflicto.

Al regresar á puerto, y apenas hubieron dado fondo, el comandante embarcó en su canoa, y como el médico debiese ir á tierra para presentar los documentos sanitarios, se ofreció á conducirlo.

Pero al desatracar dijo el comandante al patrón:

—Demos una vuelta al barco.

Y mientras bogaba á su alrededor, reparó el jefe en cierto brigbarca que, fundado muy próximo, tal vez impediría bornear á su buque con holgura.

Entonces pensó en voz alta:

—Necesito enmendarme.  
 —¡Ah!... Muy bien—dijo el médico.  
 —Porque si no me enmiendo estoy expuesto á un choque.  
 —Sin duda, señor comandante; no me hubiera atrevido á aconsejarle, pero le felicito por sus propósitos de enmienda. Al dulcificar usted su genio, viviremos todos á gusto, pues usted es bueno en el fondo...  
 No necesitamos expresar cuál sería la respuesta del felicitado.  
 El médico ignoraba que *enmendarse* significa en tecnicismo marítimo *mejorar ó cambiar de fondeadero*.

### La dama yankee y el guardia marina.

Estando fondeada en New-York la fragata *Tetuin* (en 1868), era visitada diariamente por muchas *ladies* de peregrina belleza.  
 Una tarde bajaron hasta la camarata de los guardias marinas dos de aquellas hermosas damas, y mientras la de más edad se detenía ante la jaula de un canario, la otra miraba á los jóvenes, que las rodeaban en actitud respetuosa.  
 —¡Oh, qué pájaro tan bonito!—exclamó la primera.—Quisiera llevarmelo á casa.  
 —Yo quisiera llevarme otro más bonito—replicó en inglés la más joven.  
 —¿Cuál?  
 —Ese guardia marina de cabello rizado.  
 Lo que, escuchado por el aludido, que era Enrique C\*\*\*, contestó en inglés correcto:  
 —Iré volando, señora, si usted me da la dirección.  
 Las damas se pusieron encarnadas como cerczas y se echaron á reír.  
 Luego, la de gustos más prácticos sacó su tarjeta y la entregó al joven marino.  
*Le reste va de soi.*  
 Aquella dama era esposa de un riquísimo propietario de New-York.

### El marinero Mantecón.

El pobre Mantecón, muchachote de veinte años y excelente marinero que pasó de la polacra *Joven Mercaditas*, donde casi había nacido, á una fragata de guerra para servir al Rey, se consideraba el ser más desdichado del universo cada vez que tenía que ceñirse la *canana* y empuñar el fusil para aprender *la carga en once voces* y los giros y evoluciones de compañía, que jamás lograron tener lugar en su memoria.  
 Cuando el instructor mandaba *¡Planco derecho!*, Mantecón, ó se quedaba pensando en lo que aquello quería decir, ó lo hacía al revés, dando el frente adonde debía dar la espalda. *¡Hileras á la derecha!*, allá iba Mantecón para la izquierda... *et sit de cateris*. Unase á esto un millón de callos como pesetas que había ganado en cada pie con el uso de calzado de reglamento, y se tendrá alguna idea de las desdichas de Mantecón.  
 Por pausado que fuera el paso, cuando su compañía maniobraba en tierra, siempre era demasiado vivo para sus lastimados pies, y el pobre Mantecón se quedaba atrás, con gran desesperación del oficial instructor, que no cesaba de gritarle:—¡Mantecón, á su puesto! ¡Mantecón, oído á la pisada! ¡Mantecón, que le voy á dar á usted un estacazo! Pero, á pesar de estas dulces advertencias, Mantecón perdía de cada vez más terreno.—¡Mantecón de todos los demonios!—gritó ya frenético el oficial.—¡Maldito de cocer! ¿No sabes otro paso?  
 —Sí, señor—contestó afligido Mantecón;—otro sé, pero es más corto.

## MISGELÁNEA

### INTERESANTE APLICACIÓN DE LOS BARCOS ELÉCTRICOS

LA Compañía de pesquerías noruegas de Bergen, que es el gran mercado de la explotación del bacalao, ha hecho una importante aplicación de los buques eléctricos.  
 Sabido es que las flotas modernas de buques pescadores que están bien organizadas pescan en escuadra. Para conducir á tierra la pesca fresca, unos buques titulados *cazadores* recogen la cosecha y diariamente la llevan al puerto próximo, sin que los buques pescadores tengan que abandonar las aguas en donde operan, para ir y volver de la costa.  
 El buque eléctrico es un elemento precioso para este objeto, y constituye un magnífico *cazador*, impropio para largas navegaciones, pues tiene que *cargar* electricidad con mucha frecuencia, cambiando los acumuladores, pero embarca suficiente *energía* para trasladarse al lugar de la pesca y volver al puerto.  
 Esto queda demostrado con decir que la Compañía noruega de Bergen posee actualmente una flota de ocho buques eléctricos de 7,90 metros de eslora por 2 metros de manga, 6 toneladas de arqueo, pudiendo llevar 18 pasajeros. Estos buques no tienen necesidad de virar, pues llevan un hélice á popa y otro á proa. Estos ocho buques prestan un servicio regular cada cinco minutos, desde las siete de la mañana á las diez de la noche, recorriendo durante este tiempo 70 kilómetros, y transportando como promedio 1.800 personas; por consiguiente, está fuera de duda que los buques eléctricos dedicados al servicio de la pesca como *cazadores* darán también buenos resultados.  
 Los pequeños buques eléctricos antes citados cargan los acumuladores durante la noche por medio de un dinamo de 30 caballos, instalado en el muelle; pero parece que el sistema Heilman dará mejores resultados. En efecto, los dinamos *flotantes* podrán ir á renovar la carga eléctrica allí donde se encuentre un *cazador desarmado*; al mismo tiem-

po servirán para prestar energía eléctrica, para recoger las grandes redes ó aparejos de pesca, y, en fin, por su mediación se podrá practicar la pesca eléctrica, de la que tanto se habló en el último Congreso de pesca. El *buque-dinamo* reúne un gran número de aplicaciones que merecen un profundo estudio.

### LAS CONSTRUCCIONES MARÍTIMAS EN INGLATERRA EN 1896

Durante el año último salieron de los astilleros ingleses 1.084 buques con 1.391.250 toneladas de registros, que son 150.000 más que en 1895. Solamente las facturas del Clyde dieron 377 buques con 420.840 toneladas.  
 Del tonelaje total conviene restar 71.970 toneladas pertenecientes á buques de guerra construídos en arsenales particulares. De las factorías de Havland y Wolff, de Belfast, salieron 12 buques con 81.316 toneladas brutas; de éstos, 8 son de doble hélice, y entre ellos está el *Pennsylvania*, de 11.330 toneladas brutas y 6.678 caballos indicados; es el mayor *cargo-boat* que existe actualmente, y pertenece á la Compañía Hamburguesa Americana.  
 En las construcciones de 1896 la marina velera solamente está representada por 75.000 toneladas, que es el 6 por 100 de la totalidad.  
 El 93,3 por 100 del tonelaje total de vapores está representado por buques de acero y el 0,65 por 100 lo constituyen pequeños buques de hierro.  
 Los buques de madera sólo constan con un 0,22 por 100 de la totalidad del tonelaje.  
 En los veleros, el 96,6 por 100 lo constituyen buques de acero, el 0,6 por 100 son buques de hierro y el 3,2 por 100 son buques de madera.  
 Más de 260.000 toneladas se han construído para las marinas extranjeras. Alemania, 117.870 toneladas; Rusia, 34.524 id.; Noruega, 28.303 id.; Dinamarca, 24.000 id.; Japón, 24.000 id.; Bélgica, 11.800 id.; Suecia, 11.736 id.; América del Sur, 11.568 id.; Holanda, 11.222 id., y Francia, 6.327 id.  
 En las nuevas construcciones se nota el aumento de grandes cascos.

### NOTICIAS DE GRECIA

El Rey Jorge, hijo segundo del Rey actual de Dinamarca, nació el 24 de Diciembre de 1845; elegido Rey de los helenos 30 (18) de Marzo de 1863, se casó el 27 de Octubre de 1867 con Olga, hija mayor del Gran Duque Constantino de Rusia, que nació el 3 de Septiembre de 1851; tiene cinco hijos y una hija.  
 Heredero del trono es el Príncipe Constantino, Duque de Esparta; nació el 2 de Agosto de 1868; se casó el 27 de Octubre de 1889 con la Princesa Sofia, hermana del Emperador de Alemania, que nació el 14 de Junio de 1870.  
 El Ejército se componía en 1896 de 26.642 oficiales y tropas. La Marina consta de tres blindados de 1.ª clase, dos escuelas de guardias marinas, un crucero torpedero, tres buques menores y unos veinte torpederos y buques pequeños, con 3.222 tripulantes. Hay 582 millas de vía férrea abiertas al tráfico. Existe un canal para buques cortando el istmo de Corinto. Tiene 4.569 millas de telégrafo. La Marina mercante consta de 5.809 buques veleros, con un tonelaje de 223.158, y 103 vapores, cuyo tonelaje es de 58.237.  
 Ingresos, 1896 (presupuestado), 114.414.000 pesetas.  
 Gastos, 1896 (presupuestado), 109.110.000 id.  
 Deuda pública, 1896 (más ó menos), 990.000.000 id.  
 Importaciones totales, 1895, 128.160.000 id.  
 Exportaciones totales, 1895, 85.380.000 id.

### NOTICIAS DE TURQUÍA

El Sultán Abdul Hamid II nació el 21 de Septiembre de 1842; fué proclamado en 31 de Agosto de 1876.  
 El heredero del trono es su hermano Mehemmed Reshad Effendi, que nació el 3 de Noviembre de 1844.  
 El Ejército activo en tiempo de paz suma 10.000 oficiales, 170.000 clases y tropa, y se compone de 292 batallones de Infantería, 202 escuadrones de Caballería, 165 baterías de Artillería rodada, 46 baterías de montaña, 31 compañías de Ingenieros y 1.338 cañones, además de 132 compañías de Artillería de plaza. Se divide en siete cuerpos de ejército, con Capitanías generales en Constantinopla, Adrianopla, Monastir, Erzeroum, Damasco, Bagdad y Sana (Arabia turca), una división independiente en Trípoli, otra en el Hedjaz y una brigada en Creta. En tiempo de guerra éstas pueden ser suplementadas por doce cuerpos de ejército de redivs y un número indefinido de *mustahfiz*. También se propone formar regimientos de milicia local (caballería Hamidieh), de los cuales sesenta están ya alistados, y en caso de necesidad es probable que podrían llamarse á las armas más de 1.000.000 de hombres de todas categorías. La Marina consta de 102 vapores (incluyendo 18 blindados) y 25 botes torpederos, con una fuerza total, viejos y malos, de 15.000 tripulantes.  
 No existe estadística de la Marina mercante de Turquía. No hay más que tres Compañías de vapores mercantes marítimos.  
 Ingresos (presupuestado), 505.080.000 pesetas.  
 Gastos, 583.620.000 id.  
 Deuda, 5.400.000.000 id.  
 Importaciones totales, 669.630.000 id.  
 Exportaciones totales, 1891-92, 419.160.000 id.

### DIQUE FLOTEANTE Y DEPONENTE

Adelanta la construcción del dique flotante y deponente que la Maquinista Terrestre y Marítima construye para el puerto de Barcelona. Ya es hora que el primer puerto comercial de España tenga un dique en donde puedan limpiar los vapores. Importa un capital muy crecido lo que todos los años gastan nuestros buques en Marsella y Génova por estancias en diques.

## EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS

**Marina de guerra.** ALFONSO XIII, CRUCERO PROTEGIDO DE PRIMERA.—Damos varias vistas del interior de este hermoso buque tomadas de fotografías, aunque algo imperfectas para el procedimiento de la fototipia.

Este crucero tiene 93,50 metros de eslora, 15,50 de manga, 10 de puntal, 6 de calado. Su desplazamiento es de 4.826 toneladas, sus máquinas tienen 11.500 caballos de fuerza, su velocidad es de 20,50 millas. Lleva un repuesto de 1.285 toneladas de carbón. El radio de acción es de 12.000 millas. La cubierta protectora tiene un espesor de 112 mm. Su artillería se compone de 4 cañones Hontoria de 20 cm., 6 de á 12 cm. tiro rápido, 2 de á 7 cm. id., 6 de 57 mm., uno de 42 mm., 2 de 37 mm. y varios menores. Posee cinco tubos lanzatorpedos. Su tripulación se compone de 419 hombres.

El crucero *Alfonso XIII* está mandado por el Capitán de Navío don Antonio Moreno Guerra, uno de los jefes más brillantes de la Marina española.

**D. PATRICIO JAVIER MONTOJO Y PASARÓN, CONTRAALMIRANTE DE LA ARMADA.**—Nació en Coruña, el 7 de Septiembre de 1839. En 15 de Julio de 1852 ingresó en la Armada como Aspirante. En 1860 ascendió á Alférez de Navío; en 1862, á Teniente de Navío; en 1868, á Teniente de Navío de 1.<sup>a</sup>; en 1873, á Capitán de Fragata; en 1884, á Capitán de Navío; en 1891, á Capitán de Navío de 1.<sup>a</sup>; en Febrero de 1896, á Contraalmirante; en 1866 se le concedió el empleo de Comandante de Infantería de Marina por el combate del Callao. Fué Comandante del cañonero *Bojeador*, pontón *Algeciras*, del vapor *Bazán*, de la corbeta *Tornado*, de la corbeta *Africa*, de la fragata *Blanca*, del crucero *Aragón*, de la División del Sur de Filipinas, y segundo Comandante Oficial de derrota y de dotación en otros buques. Ha desempeñado destinos en tierra de Oficial del Ministerio de Marina, Comandante Principal de Puerto Rico, Vocal del Consejo de Sanidad y del Centro Consultivo de la Armada y Director del Material en el Ministerio de Marina.

Días de mar, 1.286.—Embarcado, veinte años.

Cruces y medallas: De la Legión de Honor por la acción de Go-cong, en Cochinchina; Medalla del Callao, id. de la campaña de Cuba, Gran Cruz de Isabel la Católica, id. del Mérito Naval, id. de San Hermenegildo é id. de María Cristina por la campaña de Filipinas, donde tan brillantes servicios acaba de prestar.

**ENTRADA EN NUEVA YORK DEL CRUCERO ACORAZADO INFANTA MARIA TERESA.**—Por invitación del Gobierno de los Estados Unidos para honrar las solemnes fiestas celebradas al objeto de erigir la estatua de Mr. Grant, el Gobierno de España envió á Nueva York al crucero acorazado *Infanta María Teresa*, que hizo su entrada en aquel puerto el 22 de Abril. Este crucero acorazado es uno de los construídos en los Astilleros del Nervión. Durante el viaje fué combatiendo por un tiempo huracanado del que venció fácilmente, probando sus buenas condiciones marineras. Dicho buque tiene 103,50 metros de eslora, 20 de manga,

11,50 de puntal, 6,50 de calado, 7.000 toneladas de desplazamiento, fuerza de 13.700 caballos, velocidad de 20 millas y radio de acción de 9.700 millas. Su blindaje consiste en una faja de acero de 30 cm. de espesor, torres con planchas de 25 cm. y la cubierta protectora de 50 mm. Su artillería se compone de 2 cañones Hontoria de 28 cm. y 10 de 14 cm. tiro rápido, 8 id. de 58 mm., 8 de 37 mm. y varios menores.

Manda el *Infanta María Teresa* el distinguido Capitán de Navío D. José Morgado, y es su segundo el ilustrado Capitán de Fragata don Jacobo Mac-Mahón.

**Marina mercante.** EL ALFONSO XII, VAPOR DE LA COMPAÑÍA TRAS-ATLÁNTICA.—Hermoso buque de acero de 5.000 toneladas. Posee magníficas cámaras y todos los adelantos y comodidades de los mejores trasatlánticos modernos. En otros números examinaremos extensamente la flota y los servicios de la poderosa Compañía naviera dueña del vapor *Alfonso XII*.

**MÁQUINAS PROPULSORAS DEL ACORAZADO ESPAÑOL EMPERADOR CARLOS V.**—Las máquinas de hélice gemelas y triple expansión del acorazado español *Emperador Carlos V* fueron construídas en el muy conocido taller de máquinas de *La Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, bajo la dirección hábil del Sr. D. Ernesto Tous, sobre los proyectos preparados y presentados por los Sres. Maudslay, Sons, y Field. Las máquinas, como se verá, son del tipo inventado con cuatro cilindros: uno de alta presión, 52 pulgadas en diámetro, uno de media, 77 3/16 pulgadas, y dos de baja presión, 82 3/32 pulgadas en diámetro, cada uno adaptado para un golpe de 45 5/16 pulgadas; con 100 revoluciones desarrollan 18.500 caballos.

Su poder con tiro natural es de 15.000 caballos. Cada cilindro

está sostenido por cuatro soportes de hierro fundido, con guías para las cabezas de las bielas, hechas firmes sobre sus caras por medio de pernos. Los cilindros de alta presión tienen distribuidores cilíndricos, y los de presión de media y baja tienen distribuidores de corredera de doble orificio, todos los cuales funcionan por ligazones (ó eslabones) y excéntricos dobles.

Los vástagos de émbolo, émbolos y ejes son de acero; cada eje acodado se hace de cuatro piezas intercambiables. Los condensadores principales, en número de 2, son de bronce de cañones y tienen tubos horizontales de 3/4 pulgada de diámetro, á través de los cuales circula el agua. La superficie refrigerante es de 22.500 pies cuadrados.

Hay cuatro bombas de aire desimple efecto, de 30 pulgadas de diámetro con golpe de 21 pulgadas, que funcionan por balancines de las cabezas de bielas.

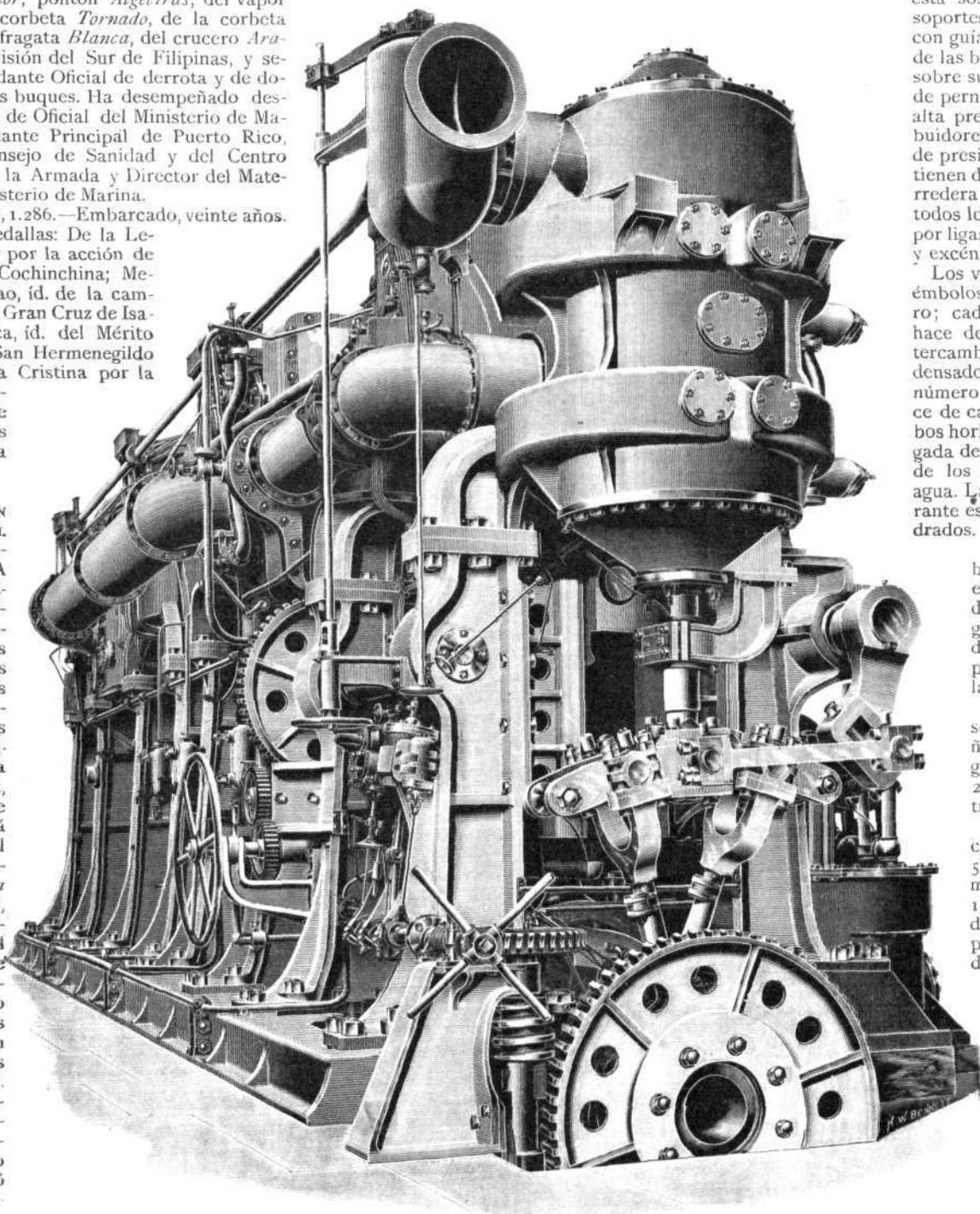
Los propulsores son de bronce de cañones, 18 pies 6 pulgadas de diámetro, 24 de paso y de cuatro palas cada uno.

Hay 12 calderas cilíndricas, 16 pies 3 5/8 pulgadas de diámetro por 9 pies 10 1/8 de largo, teniendo 48 hornos de 3 pies 8 1/2 pulgadas de diámetro.

El área total de los hornos es de 1.246 pies cuadrados.

Los tubos son de 2 1/2 pulgadas de diámetro y 7.080 en número, y tienen una superficie de 32.241 pies cuadrados.

La superficie total de calefacción es de 36.825 pies cuadrados.



MÁQUINAS PROPULSORAS DEL «EMPERADOR CARLOS V»

Construídas en los talleres de la «Maquinista Terrestre y Marítima», de Barcelona.

(Del *Engineering*.)

# COMPañÍA TRASATLÁNTICA DE BARCELONA



## SERVICIOS DE LA COMPañÍA

- LÍNEA DE LAS ANTILLAS, NEW-YORK Y VERACRUZ.—Combinación á puertos americanos del Atlántico y puertos N. y S. del Pacífico. Tres salidas mensuales, el 10 y 30 de Cádiz y el 20 de Santander.
- LÍNEA DE FILIPINAS.—Extensión á Ilo-Ilo y Cebú y combinaciones al Golfo Pérsico, Costa Oriental de África, India, China, Cochinchina, Japón y Australia. Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados á partir del 2 de Enero de 1897, y de Manila cada cuatro jueves á partir del 21 de Enero de 1897.
- LÍNEA DE BUENOS AIRES.—Seis viajes anuales para Montevideo y Buenos Aires con escala en Santa Cruz de Tenerife, saliendo de Cádiz y efectuando antes las escalas de Marsella, Barcelona y Málaga.
- LÍNEA DE FERNANDO POO.—Cuatro viajes al año para Fernando Poo, con escalas en Las Palmas, puertos de la Costa Occidental de África y Golfo de Guinea.
- SERVICIO DE AFRICA.—LÍNEA DE MARRUECOS.—Un viaje mensual de Barcelona á Mogador con escalas en Melilla, Málaga, Ceuta, Cádiz, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Mazagán.
- SERVICIO DE TANGER.—El vapor *Joaquín del Piélagos* sale de Cádiz para Tánger, Algeciras y Gibraltar los lunes, miércoles y viernes, retornando á Cádiz los martes, jueves y sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebaja por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales, para emigrantes de clase artesana ó jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año si no encuentran trabajo. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

**AVISO IMPORTANTE.**—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen las muestras y notas de precios que con este objeto se la entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

**PARA MÁS INFORMES:** En Barcelona, la *Compañía Trasatlántica* y los Sres. Ripoll y C.<sup>a</sup>, plaza de Palacio.—Cádiz, la Delegación de la *Compañía Trasatlántica*.—Madrid, Agencia de la *Compañía Trasatlántica*, Puerta del Sol, 13.—Santander, Sres. Angel B. Pérez y C.<sup>a</sup>—Coruña, D. E. de Guarda.—Vigo, D. Antonio López de Neira.—Cartagena, Sres. Bosch hermanos.—Valencia, Sres. Dart y C.<sup>a</sup>—Málaga, don Antonio Duarte.



## FACTORÍA NAVAL DE MATAGORDA DE LA COMPañÍA TRASATLÁNTICA

### CÁDIZ

Para la construcción, reparación y habilitación de buques de vapor, cuenta este Establecimiento con los siguientes elementos

### DIQUE SECO

**DIMENSIONES:** Eslora, 156 metros; manga, 27,60 íd.; calado, 7,70 íd.—**GRADA GRANDE DE CONSTRUCCIÓN:** Eslora, 145 metros; manga, 19,5 íd.—**GRADAS PEQUEÑAS:** Eslora, 30 metros; manga, 10 íd.—**DÁRSENA:** Eslora, 130 metros; manga, 60 íd.

**TALLERES** de herreros de ribera, maquinaria, fundición, forja, calderería, electricidad, galvanoplastia, carpintería mecánica, embarcaciones menores y jarcias y velamen. Cuenta además con una carpintería mecánica con todos los adelantos modernos, y todos los demás talleres de segundo orden indispensables para toda clase de reparaciones y habilitación de buques. Posee, además, el Establecimiento dos muelles de atraque de 130 metros de longitud, con vías en comunicación directa con la red general de ferrocarriles; una machina de trípode con poder de 60 toneladas; material completo para salvamento, con escafandras, trajes de bucear, bombas centrífugas potentes para achiques y demás elementos. En el mismo existe siempre un depósito de carbones, tanto ingleses como españoles. Los vapores pueden atracar á los muelles para directamente tomarlo.

LA FACTORÍA ha construído un vapor de 1.000 toneladas, y dos vapores para puertos, de 200 caballos de fuerza. Cuenta con personal facultativo para toda clase de CONSTRUCCIONES NAVALES.

PARA TRATAR PROYECTOS Y ENCARGOS

DIRIGIRSE Á LA

**Delegación de la Compañía Trasatlántica**  
**EN CÁDIZ**

ISABEL LA CATÓLICA, 3

# El Mundo Naval Ilustrado

REVISTA QUINCENAL

SE PUBLICA LOS DÍAS 1.º Y 15

## PRECIO DE LAS SUSCRIPCIONES

	Trimestre.	Semestre.	Año.
ESPAÑA (pesetas).....	8	16	30
EXTRANJERO (francos)....	»	20	36
CUBA, PUERTO RICO y FILIPINAS (pesos fuertes)....	»	5	8

El número suelto se vende á 1,50 pesetas.

El número atrasado, á doble precio.

Los pedidos de suscripción deben hacerse al Administrador de la Revista, Quintana, 31, ó á los correspondientes de la Casa editorial HERNANDO Y C.<sup>a</sup>

## ANUNCIOS

Para la inserción y pago de los anuncios débense dirigir exclusivamente al Administrador de EL MUNDO NAVAL, Quintana, 31, Madrid.

La Casa HERNANDO Y C.<sup>a</sup> garantiza el buen cumplimiento de cuanto concierne á la Administración.

## ADVERTENCIAS

El precio de los anuncios será siempre IGUAL PARA TODOS, sin excepción. Lo mismo el naviero que el industrial ó comerciante, lo mismo los extranjeros que los españoles, ABONARÁN EL IMPORTE EXACTO que les corresponda por el espacio que ocupen según tarifa:

Á los anunciantes por un año se les rebajará el 25 por 100 del precio corriente.

Á los de un semestre, el 15 por 100.

Pídanse tarifas de anuncios á la Administración ó á la Redacción.

Los anuncios podrán admitirse EN ILIMITADO NÚMERO, pues han de publicarse en papel igual al del texto y á su continuación.