REVISTA GENERAL INTERNACIONAL

TEMAS PREFERENTES

COMERCIO
AGRICULTURA
HACIENDA
DIPLOMACIA
GUERRA
MARINA

SE PUBLICA LOS DÍAS 7, 15, 22 Y 30 DE CADA MES

DIRECTOR
D. Gustavo RUIZ Y LÓPEZ FALCÓN
Abogado y Diputado á Cortes.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: VILLANUEVA, 5.—MADRID.

ANUNCIOS Y PUBLICIDAD Á PRECIOS CONVENCIONALES

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

PENÍNSULA, BALEARES Y CANARIAS
Trimestre..... 4 pesetas.
Un año..... 16 „

EXTRANJERO Y ULTRAMAR
Semestre..... 12 francos.
Un año..... 20 „

Año I. SÁBADO 22 DE ABRIL DE 1899. NÚM. 1.

Sumario:

Proemio, pág. 1.— Declaraciones del presidente del Consejo de ministros, Sr. Silvela, p. 2.— Poder naval de Inglaterra, p. 2.— El crédito, p. 3.— Mr. de Freycinet y el ejército francés, p. 4.—Asilos agrícolas de huérfanos en Francia, página 5 — Canales de riego, p. 6.— Relaciones diplomáticas entre España y los Estados Unidos, p. 7.— Los "Trusts" norteamericanos, p. 8.— Construcciones navales, p. 10.— Marinas francesa, inglesa, rusa, alemana, italiana y austriaca, p. 11.— El colbertismo, p. 12.— La estabilidad y la inamovilidad, p. 13.— Proyectos del ministro Sr. Gómez Imaz, página 14.— Noticias militares del extranjero, p. 15.

PROEMIO

Al inaugurar nuestras tareas, cumplimos el grato deber de enviar el más atento saludo á la prensa en general.

Publicación esta esencialmente dedicada á exponer doctrina sin intento ninguno de controversia, aun cuando por rara excepción surgiera alguna, tenemos el firme propósito de no iniciar por nuestra parte actitudes que establezcan solución de continuidad en las cordiales relaciones que deseamos conservar con nuestros colegas.

En estas hojas escribiremos con criterio en absoluto independiente, mirando tan sólo al desarrollo de los intereses materiales, buscando horizontes, presentando aquellos ejemplos y enseñanzas que del lado allá de las fronteras vengan y puedan servir de estímulo ó establecer corrientes de beneficioso influjo para el aumento y circulación de la riqueza nacional.

En el orden internacional, somos partidarios de que el país tenga un pensamiento.

Pasada una crisis, los términos de todo problema varían en su esencia, imponiendo soluciones nuevas. Ninguna sin duda más dolorosa y honda que la que acabamos de sufrir. Mucho debe enseñarnos, y convencernos de que, si interiormente no podemos perseverar en el sistema de conducta, menos aún en orden á las relaciones internacionales.

España ha de reponerse de sus crueles heridas y seguir andando; para ello tiene que fortificar su crédito, reorganizar la justicia, la hacienda, la administración y el ejército, construir una marina y vigorizar las energías morales, y sobre todo estimular las verdaderas fuentes de riqueza; pero si han de evitarse nuevas y quizá más dolorosas catástrofes, no basta; preciso es buscar puntos de apoyo que permitan hacer el camino de la historia en buena compañía.

Así pensamos, y á esos pensamientos y á esos ideales han de ir encaminados los trabajos que en estas columnas irán exponiéndose al público juicio, buscando ambiente favorable, ó cuando menos benévolo para el propósito á que hemos querido consagrar parte de nuestro tiempo y lo que de sí dé nuestro esfuerzo, que, si no es mucho, procuraremos suplirlo con la esplendidez de la voluntad.

LA REDACCIÓN.

© Biblioteca Nacional de España

LOS PROPÓSITOS DEL SR. SILVELA

El interés principalísimo que despierta en todas las clases sociales de nuestro país el hondo problema de la regeneración nacional, y la confianza que tenemos de que el ilustre presidente del Consejo de ministros ha de abordar la solución sin contemplaciones de ninguna especie, nos ha movido á encabezar el primer número de nuestra publicación con palabras por nosotros oídas de labios del señor Silvela, y que se refieren á la labor por el Gobierno preparada para la primera legislatura de las nuevas Cortes. He aquí lo que nos ha dicho el Sr. Silvela:

"En esta legislatura los proyectos de Hacienda y el presupuesto ocuparán seguramente toda la actividad y todo el tiempo de que podrán disponer las Cámaras, y toda la labor administrativa y propiamente jurídica quedará para la segunda legislatura, que empezará probablemente en Enero. Se presentarán en la primera legislatura, aunque no se discutan en ella, los proyectos de incompatibilidades sobre las bases ya conocidas y publicadas de exclusión de los militares y marinos de graduación inferior á la de oficial general, y de los funcionarios administrativos, á excepción de los subsecretarios y catedráticos de facultad y escuelas superiores de Madrid. Se presentará también, en forma de proyecto de ley, la organización del ingreso y ascenso de los funcionarios que todavía no están organizados en cuerpos, sobre la base de amovilidad, con garantías de publicidad y de exclusión del nombramiento arbitrario.

También se formulará el proyecto de administración local, sobre las bases del que publicó el Sr. Silvela siendo ministro de la Gobernación en el gabinete de D. Antonio Cánovas del Castillo.

El ministro de Gracia y Justicia prepara la reforma del Código penal y de la ley del Jurado, y se someterán también á la deliberación del Congreso algunos de los apéndices del Código civil, que están ya muy adelantados, como el que se refiere al derecho aragonés."

El programa, como verán nuestros lectores, es importante; del acierto con que se realice depende la suerte de esta nación desdichada, á quien la Providencia ha probado de un modo tan cruel. Desconocemos los proyectos de Hacienda, á que se ha referido en sus palabras el jefe del gabinete; pero no es aventurado el decir que en ellos tiene puestas la patria todas sus esperanzas. Es preciso concluir de una vez con los errores del pasado; es necesario vivir á la moderna, como viven las naciones cultas de Europa, y para ello dispongámonos todos á sufrir, resignados, los sacrificios inmensos que de nosotros demanda la situación presente. El Parlamento ha de ayudar al gobierno en la patriótica empresa de restañar las heridas abiertas por tristes y recientes sucesos, aprobando los proyectos del gobierno si le parecen buenos, rechazándolos si le parecen malos; pero no impidiendo ó retrasando su aprobación con estériles discusiones políticas, que producen en la masa general del país un sentimiento de verdadera y profunda indignación.

PODER NAVAL DE INGLATERRA

Examinando los presupuestos de la marina inglesa y los nuevos proyectos del almirantazgo, no se sabe qué admirar más, si la espléndida generosidad del país para todo lo que á su marina se refiere, ó la precisión cronométrica con que se ha sabido realizar el programa actual, á pesar de sus proporciones colosales.

© Biblioteca Nacional de España

En el presupuesto 1897-98 se obtuvieron del parlamento 558.425.000 pesetas. Al año siguiente se llegó á 593.200.000; este año se piden 664 825.000; de modo que desde 1897 á 1900 el almirantazgo consiguió de la nación unos 2.000 millones.

Gastos tan formidables no levantan allí protesta alguna. El país tiene confianza en los hombres que lo dirigen, mientras los acontecimientos no le demuestren otra cosa. Sabe que coloca perfectamente su dinero, pues le permitirá más tarde explotar impunemente el Egipto y la China.

El orgullo inglés, por otra parte, se encuentra dulcemente halagado al saber que su marina es invencible. El almirantazgo, por la suya, quiere dotar á su país, de un solo golpe, de una flota cuya aterradora superioridad numérica haga que, ni aun coaligándose tres naciones, puedan luchar con Inglaterra.

Se nota una variación profunda en la manera como parecen concebir actualmente la guerra moderna los hombres competentes en Inglaterra. Los nuevos acorazados tienden á un tipo mixto, armado con cuatro grandes piezas del antiguo acorazado protegido por un blindaje análogo al de un crucero acorazado, al cual, para ser un buen crucero, no le faltaría sino andar dos millas más.

La velocidad de los cuatro últimos acorazados puestos en quillas, del tipo de «Dunkan», será de 19 millas. Se puede decir que Inglaterra no construye ya más que cruceros acorazados.

Francia, con la amenaza continua de hacer la guerra de corso, ha concluído por ponerla en guardia contra ese peligro.

Inglaterra quiere ahora buques capaces de barrer el mar de cruceros, y las demás potencias marítimas se lo tienen ya dicho. Cada vez que cualquiera de ellas construya un crucero, los ingleses pondrán tres en grada, sin perjuicio de tomar parte en las conferencias para el desarme.

El almirantazgo no se fija, por lo visto, ahora más que en la velocidad, reduciendo los blindajes; y en verdad es el andar la mejor arma, no sólo contra los «comerce-destroyers», sino también contra torpederos y submarinos.

Los dos últimos cruceros cuya construcción ha sido votada forman una nueva clase, la clase «Draque». Tienen 150 metros de eslora, 21 de manga, 7,80 de calado medio, con un desplazamiento de 14.000 toneladas y un andar de 23 nudos, con armamento de dos cañones de 24 centímetros, seis de 15 centímetros de tiro rápido y 12 de 12 libras.

Los dos cruceros acorazados que serán puestos en grada este año son mucho más pequeños; deben tener el mismo andar, sus máquinas desarrollarán 22.000 caballos y sus características son: 120 metros de eslora, 20 de manga, 7,40 calado, 9.800 toneladas, 14 cañones de 15 centímetros, de los cuales cuatro se montarán en torres, 10 en casamatas, y 12 de 12 libras.

EL CRÉDITO

Sabido es que la ciencia económica emplea la palabra *crédito* para significar el derecho á futuro pago ó á futuro provecho. Es la facultad que posee un hombre, sociedad ó nación de encontrar préstamos. Se funda en la confianza inspirada á los prestamistas de ser pagadas las deudas á su vencimiento y fielmente cumplidas las estipulaciones consignadas en el contrato de préstamo.

Cuanto más crédito tiene el Estado, la asociación ó el individuo, más alto se coloca en la estima general. Así puede decirse que el crédito organiza todas las fuerzas adquiridas al objeto de servir para nuevas adquisiciones.

El objeto del crédito es, en suma, allegar los productos del trabajo anterior para el provecho del trabajo presente; disponer los capitales adquiridos á crear capitales futuros á título de fuerza activa militante ó de cuerpo de reserva.

Sus indispensables condiciones de existencia son el orden, el trabajo, la paz activa y la libertad fecunda.

En el orden político conviértese el *crédito* en *crédito público*, por cuya expresión se designan ordinariamente las operaciones financieras, por las cuales los Estados empeñan su porvenir, á fin de satisfacer necesidades ó conveniencias del presente.

Para que un Estado recurra lícitamente al crédito, es preciso que el gobernante sepa, mejor aún que el gobernado, usar de las economías del ciudadano, y, además, que, al hacer apelación al crédito, se apliquen á fines reproductivos, para que, al dejar á las venideras generaciones la carga de la deuda, se les haga legado de fuentes de riqueza que permitan, con el transcurso del tiempo, solventar aquélla.

El crédito público es tanto más fuerte cuanto más vive el país desarrollando sus energías con la política de la paz. El crédito público quiere la paz;

© Biblioteca Nacional de España

porque un deudor que al amparo del sosiego trabaja, está en muy superiores condiciones de solvencia que cualquier otro comprometido en empresas extravagantes ó de destrucción. Sin embargo, abiertas las páginas de la historia, nótase cómo el crédito público nació y creció, aventurándose sobre la esperanza de provechos á conseguir en empresas belicosas. Para eso se destinaron los más fuertes empréstitos. Ha sido precisa la guerra, para que las naciones aprendan cuánto pueden esperar del crédito durante la paz.

El desarrollo del crédito público es posterior á la revolución francesa. Sus leyes y reglas supremas, ni en la teoría ni en la práctica se han establecido sólidamente hasta los últimos años del siglo XVIII, y hoy todos los Estados, en mayor ó menor proporción, utilizan el crédito.

Sus inconvenientes ó ventajas dependen del uso que de él se haga.

Si los capitales concentrados en la caja de la nación se emplean de un modo racional en el servicio efectivo del bien general — decía el ilustre economista Horn, — el crédito público puede ser un instrumento eficaz de progreso para la comunidad, al propio tiempo que proporciona buena y útil colocación á capitales que tal vez de otra suerte permanecieran durante mucho tiempo improductivos; mas si por el aliciente de una tasa elevada en el interés arrastra, no sólo á los capitales libres ó mal empleados, sino á una gran masa monetaria desgajada de empresas agrícolas, industriales ó comerciales, comprometiendo así el movimiento económico general, y además, estos capitales así arrancados á la directa producción y circulación de la riqueza pública, se invierten en gastos improductivos ó destructivos, el crédito público es un verdadero azote.

Perjudica entonces á la generación presente arrebatándole sus medios de trabajo y producción, y arruina la generación del porvenir por la excesiva carga de impuestos legados á perpetuidad.

Sería, sin embargo, injusto negar que los graves inconvenientes anejos á la extensión exagerada del crédito público no carecen de compensaciones, á condición de que se pague con puntualidad el interés del capital prestado.

Así se coloca el remedio al lado del mal.

Todo empréstito hecho en esa forma por los gobiernos supone, con efecto, por la creación de nuevos títulos de renta afanosamente solicitados, el origen de nuevos y poderosos vínculos morales y materiales, que inclinan á los ciudadanos hacia el mantenimiento del orden, establece la solidaridad entre los intereses privados y el interés nacional y de gobierno, ofrece colocación sólida al pequeño y grande peculio, y por consiguiente, excita y provoca al ahorro, que es, á la verdad, uno de los más grandes servicios que una generación puede legar á las sucedáneas.

Notemos, para concluir, que mientras los empréstitos para gastos de guerra son votados con entusiasmo por los Parlamentos, movidos, sin duda, por el patriotismo excitado por las circunstancias del instante, y con igual entusiasmo y patriotismo se suscriben por el público, es, por el contrario, empresa de mucha dificultad llamar con éxito al crédito público en tiempo de paz, siendo así que entonces son de mayor realidad las ventajas y las garantías.

MR. DE FREYCINET Y EL EJÉRCITO FRANCÉS

Discutiendo el presupuesto del Ministerio de la Guerra, ha dicho Freycinet que no solamente debía Francia preocuparse de mejorar la situación material del ejército, sino también buscar su perfeccionamiento bajo el punto de vista moral.

"Debemos — añadió — dedicarnos á defender la disciplina de todo atentado; me refiero á esa disciplina que en el subordinado se deriva del respeto, á que el superior da vida por la bondad, la solicitud y la justicia."

. . . . . .

"Hace falta que un ejército tenga un objetivo, un ideal, un pensamiento.

"No basta montar automáticamente la guardia á lo largo de la frontera. Es preciso que el pensamiento se eleve á lo alto de los destinos nacionales; es preciso que, sin ser provocadores, se esperen confiadamente reparaciones legítimas y posibles."

La prensa francesa toma nota de la gran atención con que este discurso ha sido leído por el ejército y el pueblo francés.

"Lo que Freycinet — dice — atribuye al ejército, ha podido y debe atribuírsele al país."

"Es preciso que la nación y el Gobierno tengan una disciplina, un ideal, un pensamiento. Guardar materialmente las fronteras no basta. Es preciso poner mano en los destinos nacionales. Y en cuanto á las reparaciones legítimas y posibles, si el ejército está en actitud de esperarlas, es que de lleno se halla en la política de saber buscarlas.

"Esta identidad casi absoluta — añade — entre el deber militar y el deber político, no tiene nada de sobrenatural. Después de todo, uno y otro no son más que un mismo deber: el *deber nacional* puesto en activo por diversos procedimientos."

De aquí deducen los militares y los escritores franceses la pasión extraordinaria con que el ejército francés se encuentra hoy atacado y defendido.

© Biblioteca Nacional de España

El asunto Dreyfus ha rodeado al ejército de toda suerte de manifestaciones de confianza y respeto, y en el pueblo, hasta los que á sí propios se califican de internacionalistas, han gritado ¡viva el ejército!

Encuentran la explicación de este gran movimiento en que el ejército, practicando el *deber nacional* en su forma militar con fidelidad absoluta guarda intacto el ideal en medio de la gran desorientación moral que sufre la Francia, y el pueblo, que busca horizontes por razón misma del abandono moral en que se le deja, ve en la bandera nacional, custodiada por el ejército, el emblema de futuros destinos y el símbolo sagrado del orden, la autoridad, la disciplina y la fuerza. Allí está la nación; por eso la sigue y la aclama; por eso el discurso del Ministro de la Guerra se reputa como el de un hombre de Estado.

Y dentro del punto de vista estrictamente militar ha levantado bandera, oponiendo á la disciplina, basada en los temores, al rigor del Código Militar, otra disciplina fundada en la confianza de los subordinados, y en la *bondad*, la *solicitud* y la *justicia* de los jefes. Esa es, con efecto, la única perfecta disciplina, la que lleva al soldado á morir, no por el peso de la autoridad y el hábito mecánico y quizás mezquino de la simple obediencia, sino movido por el sacrosanto sentimiento del *deber nacional militar*.

No lo olvidemos aquí. No olvidemos tampoco que el Ejército y la Patria necesitan un ideal, un objetivo, un pensamiento.

ASILOS AGRÍCOLAS DE HUÉRFANOS EN FRANCIA

Si los agricultores españoles, si nuestras clases productoras en general quisieran fijar sus miradas en lo que acontece en otros países y seguir su ejemplo, en vez de perder lastimosamente el tiempo en hablar mal de los gobiernos y en acudir á ellos para que los rediman del estado angustioso en que se encuentran, de fijo que habían de encontrar en esta nueva línea de conducta el remedio de muchos de los males que vienen de largo tiempo acá sufriendo, sin que pueda el más optimista predecir su próximo fin. Apena el alma la comparación entre nuestro estado de producción y el del resto de Europa, y es preciso reconocer que la diferencia no reconoce por causa única la relativa pobreza de nuestro suelo ó la evidente negligencia de nuestros gobernantes; á ella contribuye por modo principalísimo el espíritu de pereza y de rutina que domina por completo al productor español. Nuestro agricultor es, al finalizar el siglo XIX, lo que era el agricultor francés del siglo pasado, y en tal estado habrá de quedar por mucho tiempo todavía, si no quiere convencerse de que la agricultura es un arte para cuyo conocimiento perfecto no puede suplir la experiencia al estudio.

Á esta notoria verdad, universalmente reconocida ya en toda Europa, responde el establecimiento en la vecina nación francesa de esos admirables Asilos agrícolas, sostenidos en parte por la caridad privada, y en parte por el trabajo de los mismos asilados. Para ingresar en ellos basta probar el estado de orfandad del interesado y su buena salud, pagar una entrada de 30 francos y una pensión de 200 francos anuales. Los pobres de solemnidad no pagan ni entrada ni pensión. Los asilados se dividen en tres secciones: pequeños, medianos y mayores. La sección de los pequeños se compone de niños de 4 á 10 años; se les enseña á leer y á escribir y aquellos trabajos agrícolas compatibles con su edad. Los medianos prosiguen los estudios hasta el límite á que llegan las escuelas primarias en Francia, y se dedican, además, con bastante asiduidad, á trabajos de jardinería. Esta sección está compuesta de niños de 10 á 13 años. La sección de los mayores compónese de niños de 13 años por lo menos, y se subdivide en varias secciones, que han de producir un contingente de labradores, de segadores, de carreteros, de jardineros, etc., bajo la dirección de jefes de sección prácticos en la materia, y de profesores inteligentes, que van inculcando en esas jóvenes inteligencias los principios á los cuales se sujeta en nuestros días la agricultura en las naciones cultas. Un 4 por 100 de los productos del Asilo se reparte entre los asilados que componen la sección de los mayores, según su comportamiento y su aplicación, y estos premios en metálico van formando un fondo que es religiosamente entregado al niño al dejar el Asilo.

Tal es la constitución y el modo de funcionar de estos admirables establecimientos, tan beneficiosos para la agricultura, tan útiles para los menesterosos, tan adecuados al fin de impedir la despoblación de los campos y de crear hombres entendidos en el difícil arte de hacer que produzca la tierra todo lo que puede producir. Ayudar al huérfano y al desvalido es un deber de solidaridad humana; dar á la patria buenos agricultores es un deber de patriotismo.

CANALES DE RIEGO

El Imparcial, bajo la firma de su director D. Rafael Gasset, ha emprendido una campaña á favor del estudio hecho por el Cuerpo de Ingenieros de caminos, canales y puertos,

© Biblioteca Nacional de España

al objeto de canalizar todo el territorio de la Península, dotándola de *sangre para los campos,* favoreciendo así la riqueza nacional en su mayor rendimiento, calculado en 4.000 millones de pesetas.

Buena falta hacen ideales de tal magnitud y de posible realidad para levantar al país de su ya tradicional estado de postración, agravado por el inevitable y reciente vencimiento.

Mientras los ciegos guitarristas y callejeros, modestos bardos del modesto presente, vinculan el ardor bélico y ensayan sus primeras canciones al aire libre y en demanda de limosna, tomando por objetivo la revancha del desastre, bueno es que la juventud pensadora, de tanta valía y prestigio como el Sr. Gasset, tomando la potentísima bocina del periódico donde consume su actividad y talentos, preste el apoyo de la gigantesca máquina de hacer opinión á esos proyectos trazados por un personal facultativo y competentísimo, cual lo acredita constante práctica y constante éxito.

Rutinariamente hemos creído que nuestro suelo es rico, y puede que lo sea; mas cosa es que está por ver, pues nuestros progresos agrícolas, salvo excepciones tan notorias como honrosas, no sirven para acreditar al presente al suelo ni al agricultor. La iniciativa regeneradora del cuerpo de ingenieros de caminos, y la del Estado, lanzándose á la grande obra de hacer inmediata y productiva en enorme escala la roturación de terrenos hoy yermos, abrasados por el sol, que lejos de vivificarlos, los mata, y abandonados del agrícola que, en gran manera por apatía y en gran parte también por falta de recursos y de ambiente, los deja pasar incultos y empobrecidos, mirándose en su propio desvalimiento y en su propia pobreza, esa iniciativa oficial, cual la que en el terreno no oficial al Sr. Gasset de legítimo derecho corresponde, merecen bien de la Patria.

El Sr. Gasset, en cuyo periódico se han hecho tantos elogios del ajeno valer más ó menos positivo, pero siempre acariciado por la benevolencia, es bien digno de fijar una vez más, por el motivo que nos ocupa, la atención pública en su personalidad y en sus méritos.

Casi un niño, viósele con tanto asombro como expectación colocarse al frente de un periódico cuya notoriedad es europea y cuya importancia nadie puede poner en tela de juicio. No todos los españoles leerán quizá *El Imparcial,* pero es de evidencia que los españoles que leen, leen *El Imparcial.*

Gasset no se arredró ante la expectación ni ante la magnitud de la empresa, y desde un principio, con gran soltura, dominó la situación, adquirió autoridad y notoriedad, y en el terreno personal supo imponerse sin arrogancias, pero con sistemática y honrosa decisión.

Su alma de patriota, mejor aún que de periodista, lo llevó á cruzar el mar para estudiar de cerca la campaña de Cuba. Allí sin duda hallaría motivos sobrados para acentuar el afecto de hermano hacia el soldado español. Para recogerlo enfermo, vestirlo, alimentarlo y restañar sus heridas, pidió el concurso del país, y el país respondió á la grande obra llevando el oro por millones á las cajas de la suscripción, oro religiosamente distribuído con algo más que de los fondos del periódico salía, sin otra tasa que la necesidad.

El Sr. Gasset ha ayudado á hacer ministros y á caer y á subir á situaciones, sin que personalmente haya obtenido ventajas; por el contrario, está reciente su renuncia de uno de los más codiciados puestos oficiales.

En la nueva empresa á que lo lanzan su espíritu de conquista de la opinión y de amor á su país, le acompañan muchas simpatías. A ellas se suman las nuestras con el más fervoroso aplauso, al propio tiempo que nos colocamos en fila para pelear hasta donde sea preciso por la prosperidad del colosal proyecto, fuente de prosperidad para la nación.

© Biblioteca Nacional de España

RELACIONES DIPLOMATICAS

ENTRE ESPAÑA Y LOS ESTADOS UNIDOS

Canjeadas las ratificaciones del tratado de paz y amistad entre España y los Estados Unidos, queda establecida la normalidad en sus relaciones diplomáticas.

El gobierno de Washington nombra, y el gobierno español acepta como persona grata, á la propuesta por Mr. Cleveland, que ha tenido la cortesía de significar á quien se distinguió por su oposición á la guerra contra España. El gabinete de Madrid ha designado al duque de Arcos, persona muy conocida y apreciada en Washington y casado con una dama norteamericana.

Los primeros nombramientos consulares se han hecho también, así como para Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

No es ya, pues, ocasión de mirar atrás, sino adelante. Indiscutible es que en el ánimo de los españoles evocarán, durante mucho tiempo, penosos recuerdos la presencia de los diplomáticos yanquis y la vista de su bandera ondulando, siquiera sea en són de paz, por el interior de la península; pero eso no tiene novedad alguna. Lo propio le ocurre á nuestra vecina Francia con los diplomáticos y la bandera alemana, y lo propio les ha ocurrido en el pasado y les ocurrirá en el porvenir á los pueblos vencidos, cuando reanudan sus relaciones de paz y amistad con los pueblos vencedores.

El duelo internacional tiene, ó debe tener, los mismos caracteres que el duelo entre particulares. Terminado el combate y hecha la reconciliación, ni es lícito al vencedor alardear de su truinfo, ni menos aún al vencido buscar en la injuria encubierta, ó en la simple molestia, la compensación á su dolorosa impotencia.

La mayor corrección y la más esmerada cortesía es, pues, obligada de norteamericanos para españoles y de españoles para norteamericanos, cuando su representante y acompañamiento lleguen, y pensamos que nadie, cualquiera que sea su sexo y posición social, procurará dificultar la marcha y buena inteligencia en los negocios con los Estados Unidos, con desplantes á los que quiera encontrarse disculpa en desbordamientos del patriotismo.

Por el contrario, lo que el patriotismo pide es que se omitan las descortesías y las ridiculeces. Si España puede algún día tomar la revancha, deberá ir resueltamente á ello, poniendo en línea de combate en el mar sus nuevas escuadras, y lanzando sobre la costa contraria los batallones de desembarco. Esto sería altamente patriótico y enteramente lícito. Lo que no puede ser, lo que confiadamente creemos que no será, es que nadie, repetimos, se lance á rienda suelta en nuestras calles, círculos ó salones á batir el *record* de la tontería; y si alguien se presenta á pedir semejante campeonato, cuantos le rodeen deberán poner pronto remedio y dar solución rápida á lo que de otra suerte pudiera ser causa de nuevas humillaciones para la patria.

Y el que á eso la esponga será el verdadero enemigo.

«TRUSTS» NORTEAMERICANOS

«Trust» del petróleo.

Las riquezas rápidas y enormes se realizan generalmente mediante la coalición de especuladores, que operan, á golpe seguro, en casi la unanimidad de casos. Si se equivocan y arruinan, es inevitablemente, por haber encontrado enfrente otra asociación, otro *Trust* más rico y más poderoso.

El *Trust* es, no sólo un acaparamiento de productos, sino de medios de producción. Es la manera de derivar hacia una caja única los provechos realizados por multitud de productores y trabajadores; la absorción absoluta de una parte de la riqueza nacional, el desenvolvimiento del monopolio, llevado á la más enorme exageración.

El *Trust*, cual inmensa avalancha, destruye cuanto se opone á su camino, todo lo arrasa. El monstruo devora lo mismo á los poderosos que á los pequeños, á los humildes, á la masa obrera; menosprecia, no sólo los sentimientos de humanidad, sino las leyes; las abroga ó las viola impunemente. El *Trust* es de una importación genuinamente norteamericana. Allí meció su cuna, y desde allí, en su desarrollo, invadió la Europa.

Uno de los más asombrosos ejemplos de su inmenso poder cristaliza en la singular figura de un hombre extraordinario, Jhon D. Rockefeller, el más poderoso de los humanos por su inmenso capital, el más terrible, quizá, de los directores de *Trusts*.

Rockefeller titúlase el rey del petróleo. En vano en 1898 la Corte Suprema del Ohio, al igual de otras muchas Cortes, ordenó la disolución de los *Trusts* en general y del *Trust* Rockefeller en particular. El rey del petróleo se ha reído de las sentencias de los tribunales, y las cosas continúan como estaban.

Rockefeller tuvo un adversario terrible, á quien por malas artes venció. Georges Rice ha sido su víctima más caracterizada.

Ingeniero de gran mérito, Rice fundó, en 1876, una refinería de petróleo en Virginia. Su probidad y su inteligencia hacían producir, á la Sociedad *The Ohio Works*, 100.000 barriles de pretróleo al año.

© Biblioteca Nacional de España

Rockefeller dirigía á la sazón el *Trust* denominado *Standard Oil Company*. En aquella fecha comenzó la lucha.

Rockefeller se apoderó de los caminos de hierro que forzosamente habían de utilizar el *Standard Oil* y *The Ohio Words*, y esto le permitió dar en precio 15 céntimos inferior al de Rice los petróleos. Lo que costaba 50 céntimos de transporte á Rockefeller, importaba un franco 75 céntimos á Rice; y además, las Compañías férreas reservaban á *Standard Oil* un franco 25 de los un franco 75 que recibían. Inútilmente los tribunales intervinieron para perseguir la confabulación, causa de alteraciones frudulentas en el precio de los petróleos. La *Standard Oil* se burló de todo, y á pesar de diferentes sentencias disolviendo el *Trust Rockefeller*, éste continuó su espléndida vida.

Desde Marzo de 1892, fecha de una de las sentencias de disolución, hasta Septiembre de 1898, el *Trust* pagó á sus accionistas 26 dividendos trimestrales de 3 por 100, mas 59 por 100 de dividendos especiales, ó sea, un total de 137 por 100 sobre el capital; y, siendo éste de 102.230.700 dollars, la ganancia ascendió á la fabulosa suma de 140.000.000 de dollars, esto es, 700 millones de francos, casi en totalidad ingresados en la caja personal de Rockefeller, que hoy posee más de 1.500 millones de francos, ó lo que es igual, *ocho mil millones de reales* en nuestra moneda, calculando el cambio á un tipo relativamente módico.

Solamente el *Standard Oil Company* le asegura una renta anual de 60.000.000 de francos.

Rockefeller pretende que, si bien ha arruinado á Georges Rice é infinitos industriales, en cambio ha beneficiado á la población entera de los Estados Unidos; lo cual resulta absolutamente inexacto, pues que, sobre haber elevado de 100 á 300 por 100 el precio del petróleo refinado sobre el bruto, arruinó á los refinadores, obligó á la venta del petróleo bruto á *precio de hambre*, convirtió los servicios públicos de los caminos de hierro en instrumentos á su servicio, hizo, en fin, de una gran masa productora, una gran masa consumidora, á su solo y personal beneficio.

Rockefeller, por el solo hecho de vivir, se levanta cada día con una ganancia de 220.000 francos sobre el anterior; posee 200 buques de vapor, 70.000 vagones de mercancías para efectuar sus transportes, y sostiene 25.000 obreros, aparte de un considerable número de altos empleados.

Todo lo que sirve de obstáculo á sus planes lo arrolla. Cuando una asociación ó funcionario le estorba, pronto cambian hasta los accionistas, hecho inverosímil, pero exacto.

Rockefeller parece abrumado por la masa de negocios, y ha dicho que dará un sueldo de cinco millones de francos anuales al hombre que sea capaz de sustituirlo en la gestión de sus fabulosos asuntos, y 500.000 francos al que le proporcione el hallazgo; pero es difícil, á pesar de que á la hora presente hay muchos Diógenes por esos mundos, que el hombre deseado aparezca, pues Rockefeller exige que conozca á fondo la producción del petróleo, los caminos de hierro y su administración, los hierros industriales, las minas de hierro, el valor de la propiedad inmueble, la navegación á vapor, la dirección y explotación de una compañía de transportes marítimos, algo de banca, mucho de los misterios de bolsa y marcha de los valores, y probidad ejemplar, *pero sin la sombra que se llama escrúpulos*.

Rockefeller explica esa probidad del modo siguiente:

El hombre que busco—dice—habrá de tener una naturaleza tan noble, que los intereses míos fuesen para él como suyos, pero al mismo tiempo, con un carácter tan frío y tan insensible, que la ruina de una docena de industriales, á cuya sombra viviesen algunos millares de familias, le fuese completamente indiferente; por lo demás, *mi hombre* habrá de ser, sobre industrioso, enérgico y audaz, conocedor de la humanidad y dispuesto á hacerse odiar; ha de saber regatear el salario y subir los precios; y nada de reposo, siempre en el trabajo, desde que el año principia hasta que acaba. ¡Nada de vacaciones! En suma, el hombre que busco ha de ser otro yo, y no podrá tener otro modelo que yo...

Sin comentarios.

«Trust» del azúcar.

Lo que Rockefeller ha hecho con el petróleo han conseguido también en diferentes industrias otros millonarios, valiéndose del *Trust;* así, Vanderbilt y Jay Gould acapararon los caminos de hierro, Henry O. Havemeyer los azúcares, Andrew Carnegié el acero, Robert Knight el algodón, y W. A. Clark el cobre.

El *Sugar Trust* debe su fundación á los hermanos Henry y Theodore Havemeyer en 1888. Desde 1890 se consideraron con elementos bastantes para invitar cortésmente á cerrar las puertas á la refinería azucarera más considerable de América, la *North River Refining Company*, que, como es de comprender, rehusó. El *Sugar Trust* circuló á los clientes de la *North* aviso de dar los azúcares con un 20 por 100 de beneficio sobre ésta. Las acciones de la *North* bajaron rápidamente, porque los productos azucareros de su fábrica no salían de almacén; poco después el *Sugar Trust* era dueño por precio mísero de la *North*. Así se apoderaron, empleando procedimiento análogo con otras casas, del

© Biblioteca Nacional de España

mercado azucarero de América, y los Havemeyer ganaron pronto una fortuna de 200 millones de francos.

Henry Havemeyer (su hermano murió) posee 22 de las 24 refinerías de azúcar que existen en los Estados Unidos, con un total de 30.000 obreros.

El *Sugar Trust* posee 750 millones de francos, y gana anualmente 150 millones, ó sea, el 200 por 100. Los gastos de explotación ascienden á 165 millones, de ellos la mitad en salarios de personal. Tiene 275 máquinas, que desarrollan una fuerza de 86.000 caballos, siempre en movimiento. Cada día consume 2.800 toneladas de carbón y 17.000 metros cúbicos de agua; produce cada veinticuatro horas 45.000 barriles de azúcar.

«Trust» de los caminos de hierro.

Jay Gould y Cornelius Vanderbilt son los reyes de los caminos de hierro. Comprendiendo que eran fuerzas equilibradas y que en la lucha uno arruinaría al otro, se entendieron; pero un día sobrevino el choque por discusión en el Club, cuyo verdadero origen no está bien averiguado. Lo cierto es que á la declaración de guerra siguieron los actos.

La línea *New-York Erié* de Jay Gould y la línea *New-York* de Vanderbilt tenían por principal objeto el transporte de animales entre la frontera del Canadá y New-York. Las tarifas, hasta el choque personal de Gould y Vanderbilt habían sido iguales, 125 francos por vagón; pero al día siguiente Vanderbilt la rebajó á 100 francos y Jay Gould á 75; Vanderbilt siguió á 50, y así fueron uno y otro bajando hasta dejar Vanderbilt en 5 francos el vagón.

Gould suspendió sus transportes y no se quejaba; entretanto Vanderbilt aparecía victorioso á lo Pyrro arruinándose. Tal situación se prolongaba, con gran sorpresa de Vanderbilt, hasta que averiguó que su contrincante acaparaba todo el ganado del Canadá y lo transportaba en las líneas propiedad de Vanderbilt á 5 francos vagón, con lo cual estaba haciendo un loco negocio...

Y vino la reconciliación.

«Trust» del algodón.

El rey del algodón, Roberts Knight, á la edad de *ocho años* trabajaba *catorce horas* por día en un taller, ganando 6 francos 25 céntimos por semana; su laboriosidad precoz le hizo ganar pronto 400 francos por mes, y no mucho después el dueño de la fábrica le reconocía una participación de 700.000 francos, y realizó desde el primer año para él 40.000 francos de beneficios netos.

La industria del algodón estaba por entonces en manos de la Sociedad *Sprague;* pronto consiguió Knight su ruina y se apoderó de ella, pasando sobre 3.000 familias á quienes sumió en la miseria. Knight tenía á la sazón veintiséis años.

El valle de Pawhixet, reino del algodón, cae bajo el dominio de Knight. Viven allí 7.000 obreros, que con sus familias forman una población de 30.000 almas, todas al libre albedrío del poderoso industrial. Knight es el proveedor obligado de todas sus necesidades, porque le está prohibido al obrero y su familia surtirse de otros almacenes que los instalados por el rey del algodón.

«Trust» del acero.

Andreu Carnegie es el rey del acero. Distínguese de los Knight y Rockefeller en ser más humanitario.

Comenzó ganando 6 francos semanales, en una filatura de algodón. Esto era á los 12 años de edad; á los 13 optó por trabajar en las máquinas y ganó 12 francos y medio por semana. Continuó ascendiendo en sueldos y actividad, desempeñando cargos de telegrafista, hasta que un desconocido, Mr. Woodruff, le exhibió el modelo del primer *sleeping-car*. Carnegie, telegrafista á la sazón en el camino de hierro de Pensylvania, lo presenta como suyo al Superintendente de la Compañía, y pronto, asociado con Woodruff, contrató la construcción de esos coches. Así constituyó el primer *Trust*.

Arruinando á varios, ganó el primer millón de dollars y entonces dejó á Woodruff el negocio de los *sleeping-car* y se lanzó al monopolio de su predilección, contratando la exclusiva de rails y todo el acero para el camino de hierro de Pensylvania. Así llegó á poseer 300 millones. Sus aceros emplean á 15.000 obreros y sus minas á 10.000; más de dos millones de francos semanales paga sólo en salarios.

Carnegie alardea de filántropo. Ha dado por millones y se paga de ser publicista y orador político y religioso.

«Trust» del trigo y la leche.

Leiter, casi un niño, fué el rey del trigo. El 2 de Abril de 1897 empezó á funcionar el *Wheat Trust*. Llegó á poseer 35 millones de fanegas y á realizar, en poco tiempo, 25 millones de francos de beneficio; pero todo lo perdió, más un millón de dollars, por una reacción contra el *Wheat Trust*.

Ahora organiza un *Trust* para el acaparamiento de la leche.

* * *

Los grandes desequilibrios económicos que producen los *Trusts*, de tal modo perturban la vida

© Biblioteca Nacional de España

normal de la nacionalidad yanqui, penetrando el desastre, que perjudica á muchos para favorecer á unos pocos, de manera tan honda en todos las capas sociales, y constituyendo tan evidente peligro para la paz pública, que la política imperialista actual se hace depender, por muchos prácticos conocedores del país, de la necesidad sentida por el gobierno de abrir caminos á la pequeña industria y al pequeño comercio en regiones remotas, ya que en la metrópoli desaparecen asfixiadas por los grandes especuladores.

Pero el caso es que, por huir de un grave peligro, han caído el gobierno y el pueblo yanqui en otro quizá peor. El tiempo se encargará de desengañarlos más aún de lo que ya están.

Para defenderse contra los atentados á la libertad de comercio, pues no otra cosa en el fondo significan los *Trusts*, acaba de organizarse una fuerte liga en New-York, que apenas iniciada cuenta con 50.000 miembros y promete extenderse en forma asombrosa y rápida. Esta asociación impone á sus individuos el deber de no comprar géneros adquiridos por los *Trusts*.

La lucha promete ser gigantesca; de sus incidentes iremos dando cuenta.

CONSTRUCCIONES NAVALES

> De las armadas británicas y fuerzas marítimas, con el socorro de Dios, penden especialmente la riqueza, seguridad y poder de este reino.
> (JORGE II DE INGLATERRA.)
> *Acta de Navegación.*—1749.

La profecía de Jorge II de Inglaterra se ha cumplido.

No impera hoy en el mundo el poder territorial de Francia, Alemania ni Rusia, con sus fabulosos millones de soldados y su espantable número de bocas de fuego. Lord Salisbury ya lo proclamó: Inglaterra está en condiciones de poder decir á cualquier nación ó grupo de naciones: *tú no pasarás de aquí*.

Quien tiene el dominio del mar, tiene el dominio del mundo; por eso Inglaterra, con sus cuatrocientos barcos de guerra de todas clases, espera tranquila, constándole que hoy por hoy el porvenir es suyo, aun dibujándose en el horizonte la liga de naciones continentales, proyecto más fantástico que real.

Por falta de marina de guerra fuimos vencidos. La opinión, influída por los despectivos humores del vencimiento, no encuentra, para saciar su apetito, manjar más sabroso que la carne de marino. Cada vez que el bisturí penetra en el presupuesto de este ramo, prodúcese ¡por qué negarlo! un momento de singular satisfacción, y los espíritus se animan para seguir pidiendo más y más víctimas.

Naturalmente, aquí donde en pleno Parlamento se ha dicho días antes de luctuosos y desiguales combates, que para conseguir la victoria bastaba con los pechos de granito, pechos que, por otra parte, no han existido jamás, se explica que, declarada así por modo solemne la oficial ignorancia de lo que son hoy los medios de ofensa y defensa en el mar, se explica, repetimos, que la masa general, con muchos menos motivos para entender de esas cosas, crean que nuestros barcos, malos y mal armados, debieron conseguir triunfos muy superiores á los de los pechos consabidos.

El tiempo se encargará de restablecer la calma, y, con una mayor ilustración de cosas y hechos, la normalidad de los juicios; mas, entretanto, lo que conviene afirmar con resolución y empeño es, que una nación esencialmente marítima como la nuestra, y con mucho que perder aún fuera de sus costas extensas y mal defendidas, no puede, á menos de renunciar á la vida, hallarse huérfana de fuerzas navales.

Hay necesidad de construir barcos y de construirlos pronto.

Si el personal se estima deficiente, reorganícese, llevando las cosas hasta la exageración, si se cree que en eso está la salud de la Patria. ¿Qué importa ante ella el interés individual, ni aun el interés de las colectividades? Pero el presupuesto de nuevas construcciones hay que formalizarlo con gran premura. El material de guerra no se improvisa en la marina, como tampoco puede improvisarse el personal.

Ahora bien; lo que á toda costa ha de evitarse es que el dinero se emplee mal á pretexto de favorecer la industria nacional, como ocurrió con el crédito de doscientos millones votado por la ley llamada de Escuadra. No creemos que la industria nacional resultase muy favorecida; otras industrias, no ciertamente *nacionales*, serían las beneficiadas; y de eso no ha de culparse en justicia á la marina, sino á cuantos hicieron una especie de cucaña del crédito votado para llevarse unos cuantos millones de él hacia la provincia de su predilección. Y nos quedamos con las industrias nacionales en tal estado y sin escuadra y sin dinero.

Nosotros no sabemos construir material flotante, como no sabemos otras muchas cosas, y debe reconocerse así. Nada de loterías á beneficio de estos ó los otros importantes personajes, procuradores de intereses parciales más ó menos legítimos. En primer término debe pensarse en construir en el extranjero, sobre todo si se trata de construir rápidamente, utilizando al efecto los astilleros de ma-

© Biblioteca Nacional de España

yores garantías, bajo planos una vez aprobados inmutables, á menos de suceso extraordinario, como lo sería una transformación radical en la manera de construir.

Ante todo nos hacen falta verdaderos acorazados de escuadra, no cruceros protegidos llamados pomposamente, y con injuria de la verdad, acorazados, cual ocurrió con los barcos de nuestras desgraciadas divisiones navales llamadas de combate por otro sarcasmo de expresión, como si pretendiéramos que, estirando el nombre de las cosas, resultaran estiradas también.

Y una vez que estén en astillero los acorazados, en proporción con los recursos de que el país pueda disponer y con el plan general de reorganización de la marina, necesaria al objeto que nos propongamos, base de todo, debe atenderse al equilibrio con la construcción de cruceros de mucho andar y buena artillería, defensas y ofensas submarinas, completando las plantillas de escuadra, al propio tiempo que se realiza la transformación del personal, en el modo y forma que se juzgue procedente, en presencia del atento estudio de las organizaciones mejores y más prácticas de las marinas extranjeras.

Para vencer los gravísimos obstáculos que ofrece construir buen material flotante en España, á la altura de las grandes y complicadas exigencias modernas, sería preciso abordar de lleno y con decisión el problema de crear las industrias navales, no de manera ficticia, cual ocurrió cuando tan desacertadamente se invirtieron los doscientos millones de que antes hablábamos, sino de modo serio y á plena conciencia; pero esto, fácil de decir, es de una dificultad, si no insuperable, enorme para llevar á la práctica.

El servicio que al país se prestaría puede de antemano reputarse por extraordinario. Obra tan magna entraría bien de lleno en los planes de reorganización que hoy constituye el verbo del programa gubernamental.

Aún, pues, es tiempo. Todavía hay esperanza.

MARINAS

FRANCESA, INGLESA, RUSA, ALEMANA, ITALIANA Y AUSTRIACA

El ministro de Marina de la vecina República ha presupuestado para 1899 la considerable suma de 306.943.734 francos. La comisión parlamentaria rebajó 4 877.740 francos, subsistiendo, por tanto, la enorme cifra de 302.065.994 francos.

La Cámara se ha opuesto á que se ponga la quilla de ningún acorazado de escuadra, decidiéndose por reforzar las construcciones de cruceros acorazados.

La razón ha sido la siguiente:

La Triple Alianza tiene 200.230 toneladas representadas por cruceros, contra 247.549 que suma el tonelaje de los acorazados.

En la flota inglesa existen 528.415 toneladas de cruceros contra 530.720 de acorazados.

Francia, en cambio, sólo cuenta 136.690 toneladas de cruceros y avisos en servicio contra 242.905 toneladas de acorazados.

De 1890 á 1899 ha construído 10 acorazados.

Inglaterra, de 1891 á 1896 ha botado al agua 21 acorazados, que prestan servicio con la siguiente distribución: 8 en la escuadra del Mediterráneo, 9 en la de la Mancha; uno de estación en el Norte Atlántico y otro de estación en China.

La comparación entre el núcleo principal de fuerzas navales francesas é inglesas es la siguiente:

	Toneladas.
Tonelaje de los cruceros ingleses	528.475
Ídem de los cruceros y avisos franceses	135.690
Diferencia de más á favor de Inglaterra	391.725
Tonelaje de los acorazados ingleses	530.720
Ídem de los acorazados franceses	242.205
Diferencia de más á favor de Inglaterra	287.815

Para equilibrarse proporcionalmente con Inglaterra, necesita Francia 100.000 toneladas de más en cruceros que en acorazados.

El tonelaje extranjero en construcción actual en las principales marinas es como sigue:

	ACORAZADOS de escuadra. — *Toneladas.*	CRUCEROS — *Toneladas.*
Inglaterra	167.700	152.000
Rusia	74.000	62.040
Alemania	44.500	42.500
Italia	60.000	17.338
Austria	Ninguno.	10.800

Únicamente Italia continúa, pues, decidiéndose por los acorazados de escuadra. Austria, por el contrario, no construye ninguno. Inglaterra, Rusia y Alemania construyen poco más ó menos tantas toneladas de cruceros como de acorazados.

Francia, para *casus belli*, se encuentra en situación tanto más desventajosa respecto de las fuerzas navales, cuanto que la flota auxiliar, comparada con Inglaterra y Alemania, es muy deficiente, porque los barcos mercantes de la Compañía general Trasatlántica sólo fijaron por el contrato de 16 de Julio de 1897 la velocidad mínima hasta 1.º Abril de 1900 en 15 nudos, elevándose sucesivamente á 17 desde

© Biblioteca Nacional de España

1.º de Abril á 30 Junio de 1900; 17,5 para el período comprendido entre 1.º Julio 1900 á 31 Marzo 1903; 18,3 desde 1.º Abril 1903; 19 nudos á partir de la entrada en línea eventual del cuarto barco nuevamente botado al agua. Con tiro forzado deben los nuevos realizar una marcha de 22 nudos.

Aun cuando la Trasatlántica francesa da á sus barcos mayores velocidades de las contratadas, la comisión parlamentaria ha creído que la relativa corta velocidad de esta flota auxiliar imponía la necesidad de reforzar la marina francesa con cruceros acorazados de mucho andar, prefiriendo estas construcciones á los acorazados de escuadra, interin no se establece el debido equilibrio entre el tonelaje de unas y otras construcciones.

EL COLBERTISMO

Bajo el reinado de Luis XIV, y con el ministerio Colbert, hizo su aparición en Francia el llamado sistema comercial, ó de protección ó prohibitivo, y es bien cierto que á él debió el vecino reino durante tal época el renacimiento de sus fuerzas económicas.

Decía Thiers, que las leyes son siempre el monumento más importante y más instructivo para la historia. En tal concepto, cabe afirmar que no hubo legislación más interesante para la economía política de Francia que la del reinado de Luis XIV.

Solo, en medio de las ruinas del pasado, Colbert edifica y comprende y hace comprender á la Francia cuáles son las verdaderas fuentes de producción.

Sully quiso encerrar á la Francia en los estrechos límites de un sistema eminentemente agrícola y patriarcal, y la austeridad de su economía política se perpetuó bajo el reinado de Luis XIII por reglamentos y ordenanzas contrarios al progreso de las riquezas. Colbert, por el contrario, abrió horizontes al trabajo nacional de un modo regular y sabio, y su legislación se adelantó en más de un siglo á las que fueron luego teorías de la economía política moderna.

La situación del proletariado es lo primero que le preocupa; y mientras Inglaterra lo fustiga y mutila bajo los auspicios de las leyes draconianas de Henri VIII, Colbert crea asilos, funda hospitales y alberga huérfanos.

En el orden industrial reglamenta las manufacturas, imponiendo penas severas á los que adulteran los géneros ó demuestran mala fe en la elaboración de productos, considerando que lo que él llamaba disciplina del taller defendía de los peligros de la concurrencia extranjera; y, con efecto, en toda Europa adquirió renombre la bondad de la elaboración francesa, y desde entonces su industria inauguró la brillante etapa que aún no ha cesado de recorrer.

La agricultura y el comercio recibieron de él impulso y protección. El rescripto de 25 de Enero de 1671 prohibió el embargo del ganado de labor, como Sully prohibió el embargo de los aperos de labranza; la ordenanza de 1656 dispuso el desecamento de pantanos; la de 17 de Octubre de 1665 el restablecimiento de yeguadas, y más tarde el edicto sobre aguas y bosques echaron las bases del vigente código forestal.

Pero no era bastante; Colbert soñaba con hallar mercados para los productos abriendo nuevas comunicaciones, y proyecta canales y carreteras, tendiendo á destruir fronteras y multiplicar las transacciones.

Para la industria creó consejos especiales; para el comercio publicó el rescripto sobre la letra de cambio, su inmortal ordenanza de 1673, primer código de comercio, y la ordenanza de marina, á cuyo amparo se establecieron las compañías de Indias, y partieron expediciones colonizadoras á Cayena, al Canadá y Madagascar. En el Senegal, la compañía monopolizadora ve pronto caer su comercio en el dominio público, publicando además un código favorable á la infortunada raza negra.

Rodeado de hombres de mérito, cuyas opiniones escuchaba — ese arte, tan difícil de poseer para los improvisadores, pero que es cualidad suprema del hombre en realidad eminente, — administró con sumo acierto, favoreció la navegación del Sena, creó el correo interior y engrandeció el sistema general de correos; dragó el Marne, é hizo de Dunquerque un puerto de Francia. Reglamentos, edictos, ordenanzas, rescriptos, brotaron de su cerebro y de su pluma, solucionando dificultades para el comercio, para la industria, para el aprovechamiento de metales preciosos.

A pesar de que Colbert no tuvo ocasión de formular sus ideas como sistema, no puede negársele su cualidad de innovador, y así lo reconoce la historia. El impulso fué tan poderoso, que Francia no descendió de su rango, á pesar de la revocación del edicto de Nantes, aun cuando fué golpe terrible que le privó de quinientos mil de sus más industriosos ciudadanos, los cuales, imbuídos en hábitos de trabajo y orden, los esparcieron por toda Europa, y Alemania, Inglaterra y Suiza, singularmente, recibieron, con los proscriptos, elementos preciosos para su prosperidad.

No son, pues, tan desdichadas las naciones cuando sufren calamidades, por grandes que sean, como cuando carecen de hombres que tengan granos de oro en su cerebro. Toda época de regenera-

© Biblioteca Nacional de España

ción se señala por la presencia de espíritus superiores, que saben pensar y saben obrar. Son los elegidos por la Providencia para iluminar el camino de la historia y servir de guía en la senda eterna del progreso.

LA ESTABILIDAD Y LA INAMOVILIDAD

EN LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS

Algunos empleados públicos, ciertamente muy pocos en comparación con el excesivo número que gravita sobre los presupuestos generales del Estado, se asociaron para fines de la común defensa de los intereses colectivos, y principalmente para conseguir la inamovilidad en sus cargos.

No hace mucho, un *Congreso administrativo*, con el aparente fin de votar las bases de una reorganización administrativa en su aspecto general, Congreso convocado por la *Asociación de Funcionarios civiles*, no tuvo empero en su fondo otra tendencia que la de hacer atmósfera en favor de esa inamovilidad.

Así como la *Asociación de funcionarios civiles*, dado el escaso número de adeptos, puede considerarse en fracaso perpetuo, no menor fracaso resultó el *Congreso*, para el que, habiéndose hecho 6.000 invitaciones, sólo pudieron reunirse cosa de 150 congresistas mal contados, y que fueron desfilando con tal premura durante las diez sesiones celebradas, que las últimas se deslizaron verdaderamente en familia.

Ni la Asociación en sí ni el Congreso nos inspiran sentimientos de hostilidad, ni menos de crítica. En cambio, muévennos á una y otra la inercia habitual de nuestro carácter, el escepticismo suicida, que menosprecia al instinto de propia conservación y justifica, vista esa apatía hacia lo que individualmente afecta, la desconfianza que existe respecto de la buena gestión de esos apáticos cuando de los intereses que les están encomendados se trate; desconfianza incrustada en la opinión pública con caracteres tan claros y precisos como nutridos y constantes son los motivos de ella.

Resultado del esfuerzo de unos cuantos—ya hemos dicho que muy pocos,—la inamovilidad de los empleados públicos llegó á ser expuesta cual tema de gobierno por una comisión de la Sociedad citada, y el asunto parece estar sobre el tapete. Bueno será, por tanto, allegar á la solución del problema el mayor número de opiniones.

Haremos notar que el uso común confunde las expresiones *empleado público* y *funcionario público*, *estabilidad* é *inamovilidad*. Cuantos cumplen obligaciones derivadas de un cargo oficial son *funcionarios públicos*, y dicha categoría comprende á Ministros, Directores, Gobernadores y cuantos prestan servicio en calidad de subalternos ó agentes de quien ejerce autoridad.

El *empleado público* se diferencia del *funcionario* en ser un agente del Gobierno y, como tal, instrumento del Poder ejecutivo. No son empleados públicos los ministros, los alcaldes, magistrados, ni los que pertenecen á cuerpos docentes ó al personal facultativo.

La *estabilidad* es la garantía de no ser removido sin causa legítima. La *inamovilidad* confiere al cargo carácter de verdadera propiedad, cual sucede con los empleos militares. Tal propiedad se considera al amparo de las leyes en la propia forma que cualquiera otra.

La *inamovilidad*, no ya la *estabilidad*, sostenida como base para organizar la administración pública en general, es, en buena teoría administrativa, un absurdo que pugna con el principio constitucional de la responsabilidad ministerial, agravada con la privación de facultades reputadas esenciales.

Favorecer de modo prudente y justo la *estabilidad*, será un progreso plausible en el orden administrativo. Decretar la *inamovilidad* para todos los empleados públicos en la forma que científicamente hemos definido y á la cual parece aspirar la *Asociación*, envuelve un contrasentido administrativo, un error profundísimo á la marcha desembarazada del Poder ejecutivo.

Y si en tesis general esto aparece claro, no menos evidente es que la segunda parte de lo pretendido por la *Asociación de funcionarios civiles* es de una injusticia notoria.

Se quiere, no sólo la *inamovilidad*, sino además, que *ipso facto* se decrete para los actuales empleados, los cuales únicamente pueden alegar á su favor el haber gozado y utilizado, un padrinazgo bastante potente para arrojar de sus plazas, desde fecha más ó menos remota, y conservarlas luego, merced á ese mismo padrinazgo, á infelices colegas menos amparados por el caciquismo central ó provincial. Y esto es de toda evidencia; pues hasta ahora, con escasas excepciones, la capacidad, la aptitud, la moralidad del empleado, viene midiéndose sólo por la importancia del nombre que figura en la casilla de recomendantes.

¿Podrá prevalecer semejante criterio? Lo conceptuamos de todo punto imposible.

Lo menos que puede hacerse es abrir concursos por categorías, donde documentalmente se prueben años de servicios al Estado, aptitudes y méritos, cargos que se hayan ganado por oposición, obras científicas que se hayan escrito, notoriedad del candidato, cuanto, en fin, sirva para medir la capacidad, condiciones y servicios del sujeto, y por

© Biblioteca Nacional de España

el orden de clasificación se obtengan las plazas, quedando los excedentes de cada categoría en turno de antigüedad, para cubrir vacantes en combinación proporcionada con los ascensos por elección, dándose luego todas á la antigüedad, y á la elección, dentro de cada escala, cuando se hayan agotado las excedencias.

Y si no fuera esto, algo que se le parezca. Lo que no puede ser, lo que no creemos que sea es que, al contrasentido administrativo de la *inamovilidad*, en vez de la *estabilidad*, se añadiera la injusticia enorme de vincular arbitrariamente por millares las prebendas á favor de los que hasta ahora, por regla general, la posesión de sus puestos en la Administración del Estado no les acredita más que de tener padrinos á prueba de las bombas de los períodos de oposición y de situaciones difíciles que ahogaron á otros desgraciados, quizá con méritos más superiores, y á quienes se condenó á un pauperismo que pudo ser transitorio, pero que pretende consagrar como definitivo el interes egoísta de los que gritan ¡no empujar!

En cambio, bienvenida sea una buena ley de *estabilidad* y el concurso.

PROYECTOS DEL MINISTRO SR. GÓMEZ IMAZ

La dura prueba á que nos ha sometido el destino en la breve y desastrosa guerra extranjera con el pueblo yanqui, ha fijado la atención pública en el ministerio de Marina. Muchos, confundiendo los efectos con las causas, no hallan cosa mejor que pedir la supresión total del organismo marítimo de guerra; y otros más juiciosamente piensan que si el carecer de fuerzas navales á la altura de las circunstancias nos atrajo la desdicha, lo incuestionable es proveerse de tan indispensable elemento de ofensa y defensa.

Hemos querido oir las opiniones del actual ministro, el digno y muy ilustrado señor contraalmirante Gómez Imaz, en lo que de ellas pudiera manifestarnos. En su prudente reserva hemos creído notar la honda preocupación que trabaja su espíritu, aun cuando exista el firme propósito de abordar el problema.

El señor almirante Gómez Imaz, á bordo del aviso *Giralda,* barco auxiliar de nuestra marina de guerra, que manda el capitán de fragata Sr. Miranda, jefe que fué del gabinete particular del anterior ministro Sr. Auñón, se propone visitar los tres departamentos marítimos y desembarcar terminando con la visita de los astilleros del Nervión, en Bilbao.

Este viaje, que durará probablemente casi todo el mes próximo de Mayo, creemos que ha de ser decisivo para determinar el rumbo que han de llevar las cuestiones marítimas en España.

El ministro comprende la necesidad absoluta de poner mano en ellas, y tiene la resolución de hacerlo. La reducción de plantillas y las excedencias no es ciertamente todo lo que entiende que puede y debe hacerse. ¿Hasta qué punto alcanzará la transformación á la manera de ser de cada cuerpo? El señor ministro sobre ello ha guardado silencio; mas por lo mismo antójasenos que algo esencial é importante tiene en proyecto para la práctica de la profesión de mar, asimilándola más á lo que esto es en las principales marinas extranjeras.

La instrucción de los guardias marinas creemos que ha de sufrir radicales transformaciones. No es posible, con efecto, que todo el aprendizaje se haga en buques de vela y sin el conocimiento y prácticas de las máquinas y artillería moderna. En todos los países existen buques-escuelas *ad hoc* donde el guardia marina puede estudiar, practicar conjuntamente máquinas y aparejos, artillería y defensas submarinas, etc.

¿Habrá presupuesto de construcción de escuadra?

Nos inclinamos á creer que lo habrá, porque no conduciría á nada gastar anualmente veinte ó más millones en marina y no tenerla. Con este problema de la construcción de barcos está naturalmente enlazado el de arsenales del Estado, astilleros particulares españoles, astilleros particulares del extranjero y desarrollo ó petrificación de las industrias navales en España.

No creemos que estén amenazados los operarios de los arsenales; antes por el contrario, nos pareció colegir, de algunas pala-

© Biblioteca Nacional de España

bras del ministro, que en una ó en otra forma el interés supremo del Estado hallaría fórmula de conciliación con los intereses privados de las maestranzas de arsenales, y quizá en algún caso con ventaja para éstos.

El complicado asunto de los astilleros del Nervión también creemos que después del viaje se resolverá.

De la inteligencia y laboriosidad del señor contraalmirante Gómez Imaz son de fiar aciertos, siquiera muchos de los problemas que tiene enfrente sean de verdad pavorosos. Es de esperar, sin embargo, que su serenidad de juicio y dominio de la materia sabrán salvar los escollos y arribar con éxito á puerto.

Así muy sinceramente lo deseamos.

NOTICIAS MILITARES DEL EXTRANJERO

Bélgica.

CICLISTAS MILITARES. — El ministro de la Guerra de Bélgica ha ordenado la formación de una compañía de ciclistas en cada batallón de carabineros.

La composición orgánica del regimiento de carabineros no sufre con esa medida alteración ninguna, ni se altera tampoco para esas compañías la instrucción militar ordinaria, pues han de tomar parte en todos los servicios de guarnición, equipadas del mismo modo que las restantes compañías.

El objeto táctico de los ciclistas es servir de sostén á la caballería; ayudarla en las exploraciones y descubiertas; establecer el contacto entre la caballería y el núcleo principal del cuerpo de ejército, y en algunos casos anticiparse á aquélla para ocupar con rapidez una posición importante.

Imperio alemán.

EL PROYECTO DE LEY MILITAR ANTE EL REICHSTAG.—No sin vivas discusiones ante la comisión de Presupuestos, llegó por fin al Reichstag en tercera y última lectura el 16 de Marzo de 1899. Las principales modificaciones introducidas en dicho proyecto son las siguientes:

1.ª En el art. 2.º el efectivo del ejército en tiempo de paz se ha fijado en 495.500 hombres, siete mil soldados menos que los pedidos en el proyecto.

2.ª En el art. 3.º, que determina el número de unidades en tiempo de paz, se dice que en los 482 escuadrones de caballería estarán incluídos los escuadrones de cazadores montados. Hasta ahora habían formado unidad aparte y en número de siete.

Inglaterra.

EJÉRCITO COLONIAL. — El secretario de Estado del ministerio de la Guerra ha ordenado la formación de un batallón de chinos en Neï-Hai-Weï, puerto recientemente adquirido por Inglaterra en el Celeste Imperio, que constará de 1.000 plazas y será organizado é instruído por oficiales y sargentos británicos.

Los instructores se alistarán por dos años, en condiciones ventajosísimas, obteniendo un sobresueldo aquellos que justifiquen poseer conocimientos en la lengua china. El capitán Bruce es el encargado de elegirlos en los batallones de infantería de la Metrópoli. Se emplearán para su organización los mismos métodos que aplicaron en el ejército egipcio Sir Evelyn Wood y Sir Grenfeld.

De ser satisfactorios los resultados obtenidos por los instructores ingleses, aumentará ante el gobierno chino el prestigio del ejército británico.

DIVISIÓN INDÍGENA EN SIERRA-LEONA.— Acaba de decidirse al propio tiempo la creación de un batallón de indígenas en Sierra-Leona, para utilizarlo en varios puntos de las pesesiones inglesas, pero muy principalmente en la costa Oeste del África.

Italia.

EFECTIVO DEL EJÉRCITO EN TIEMPO DE PAZ.—Calculando que se incorporen los 195.000 hombres llamados á filas en la circular del ministerio de la Guerra de 15 de Febrero de 1899, y añadiendo á esa cifra los 37.000 soldados que constituyen el efectivo permanente, el efectivo del ejército de Italia será en esta primavera de 232.000 hombres.

EJERCICIOS DE EQUITACIÓN POR LOS OFICIALES DE CABALLERÍA.— Una circular del ministerio de la Guerra, del 1.º de Febrero de este año, prescribe que todos los años, antes de dar principio á las grandes maniobras militares, practiquen los oficiales de caballería ejercicios de equitación en terrenos accidentados, bajo la inspección directa de los generales de brigada.

Consistirán dichos ejercicios en recorrer al galope (400 á 450 metros por minuto) un itinerario elegido al objeto por el jefe del cuerpo, de cinco á ocho kilómetros de longitud, y en el que se colocarán obstáculos naturales y artificiales, pero siempre con las dimensiones reglamentarias. En estos ejercicios tomarán parte todos los oficiales, estén ó no afectos á un cuerpo, exceptuando los jefes de los mismos. A los caballos se les suministrarán raciones de marcha veinte días antes de los ejercicios, y durante diez días después de terminados.

MARCHAS DE EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO POR LOS OFICIALES DE CABALLERÍA. — Por una circular del ministerio de la Guerra se ordena que, durante el verano, los oficiales de los regimientos de caballería se dediquen á efectuar marchas de exploración y reconocimiento, con el fin de desarrollar su aptitud en el desempeño de ciertas misiones especiales que pueden serles confiadas en tiempo de guerra, y acostumbrarles á aquilatar con precisión, no sólo su resistencia y energía, sino también las del caballo.

Estos ejercicios se harán por regimientos, y las marchas variarán entre 80 y 200 kilómetros, señalando como el máximo para una jornada el recorrido de 120 kilómetros.

Los capitanes y oficiales superiores harán estos ejercicios por lo menos una vez antes de cada ascenso, y una vez cada dos años los subalternos y los individuos de tropa. A los caballos se les dará ración de marcha mientras duren los ejercicios.

A. R.

París 19 Abril 1899.

© Biblioteca Nacional de España

ALMACÉN DE PAPEL

OBJETOS DE ESCRITORIO

VENANCIO, sucesor de GALLEGO

2, Carrera de San Jerónimo, 2.

MADRID

Único Depósito de la pluma STILOGRÁFICA

VENTA AL POR MAYOR Y MENOR

IMPORTANTÍSIMO

Para explotar en provincias algún negocio industrial ó comercial, se podrán disponer de 500.000 pesetas.

Es de todo punto inútil proponer nada que no sea absolutamente serio.

Para más detalles, en la Administración de esta REVISTA, de cinco y media á seis y media de la tarde.

CONTINENTAL EXPRESS

Agente de la Real Casa.

TRANSPORTES TERRESTRES Y MARÍTIMOS

Carrera de San Jerónimo, 15.—MADRID

SERVICIOS DE ESTA CASA

Transportes de equipajes y mobiliario desde las estaciones de ferrocarriles á domicilio y viceversa.—Acarreo y facturación de equipajes y mercancías.

TELÉFONOS, ESCRITORIOS Y MENSAJEROS PÚBLICOS

COMISIÓN — CONSIGNACIÓN — TRÁNSITO

VENTA DE CASAS

EN CALLES DE PRIMER ORDEN

Informes en la Administración de esta REVISTA, de seis á seis y media de la tarde.

REVISTA GENERAL INTERNACIONAL

Se publica los días 7, 15, 22 y 30 de cada mes.

TEMAS PREFERENTES: *COMERCIO, AGRICULTURA, HACIENDA, DIPLOMACIA, GUERRA y MARINA.*

Administrador: DON ALFONSO RODRÍGUEZ SIRVENT

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN: LOS INDICADOS EN LA PRIMERA PLANA

Para anuncios y publicidad puede tratarse directamente con la Administración.

Dirección, Redacción y Administración: calle de Villanueva, núm. 5.—Madrid.

Horas de despacho de la Dirección: de 12 á 1.—Idem de la Administración: de 3 á 7.

Se ruega á las personas que en provincias reciban números de propaganda de esta REVISTA, y no acepten la suscripción, que devuelvan el número á la Administración, Villanueva, 5, Madrid, incluyendo la faja con que la recibieron, para que se sepa de dónde proviene el ejemplar devuelto. En caso de haber sufrido extravío la faja con que se recibió, puede anotarse el nombre de la persona que devuelve y el del pueblo de su domicilio en cualquiera de los márgenes de la REVISTA ó al dorso de la faja que en ella coloque el remitente, y de la cual deberá escribir la siguiente dirección:

Sr. Administrador de la

Revista General Internacional

Villanueva, 5.

MADRID

Para el franqueo del periódico basta un sello de un *cuarto de céntimo.*

Se ruega á los residentes en Madrid que reciban un número y no acepten la suscripción, lo manifiesten al recibir el segundo número.

La Administración entenderá que los residentes en Madrid ó provincias que no practiquen lo suplicado en los dos párrafos anteriores aceptan la suscripción, y en su consecuencia pasará, luego de recibidos dos números sin devolución, á girar por el importe del primer trimestre si se trata de suscriptores de provincias, ó á pasar los recibos si se trata de los de Madrid.

© Biblioteca Nacional de España