

LA VIDA MARÍTIMA

REVISTA DE NAVEGACION Y COMERCIO
MARINA MILITAR DEPORTES NAUTICOS
RESQUERIAS E INDUSTRIAS D MAR.
Organo de propaganda de la LIGA MARITIMA ESPAÑOLA

Año I.—Núm. 4

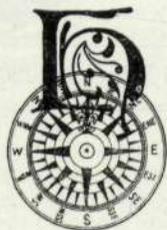
10 Febrero de 1902



Antonio Vilel

EXCMO. SR. ALMIRANTE DE LA ARMADA
Socio fundador de la Liga Marítima.

O R I E N T A C I O N



A venido «La Liga Marítima Española» á llenar, dentro de la vida nacional, una función que nunca será bastante agradecida por cuantos se preocupan en el engrandecimiento de nuestra potencialidad naval.

Despertar dormidas energías; alentarlas donde existieran; crear entusiasmos á favor de la vida marítima del país; popularizar las nobles y duras incidencias de la vida de mar; defender y sostener los derechos y aspiraciones de la multitud de industrias que nacen, viven y enriquecen á la Patria, hijas todas de ese movedido elemento, enorme vía de civilización y cultura de los pueblos, es la misión que patrióticamente se han impuesto los fundadores de la Liga, que apenas nacida es legítima representación de tanto anhelo y de tanta esperanza, de tanto trabajo y de intereses tan importantes para la vida próspera de la nación.

Para quien, como el que estas líneas traza, haya dedicado una gran parte de la vida á servir á su patria en el mar, es conocida la gratisima impresión sentida al encontrar en lejanos parajes las naves de nuestra brillante Marina mercante, esa Marina, raiz y hermana de la Marina de guerra, cuya protección y amparo en todas partes, debe constituir uno de los deberes más gratos y estrechos del Oficial de la Armada, pues á más de ser el lazo de unión con el comercio universal, es la fuente productora de las industrias de mar, tan variadas como útiles, base de riqueza positiva para el país y núcleo de expertas dotaciones para la Marina militar. Y á todo cuanto tienda á estrechar más la armonía y unión que entre ambas instituciones debe siempre existir, contribuiré gustosísimo, convencido de que al hacerlo contribuyo con ello al renacimiento naval de España.

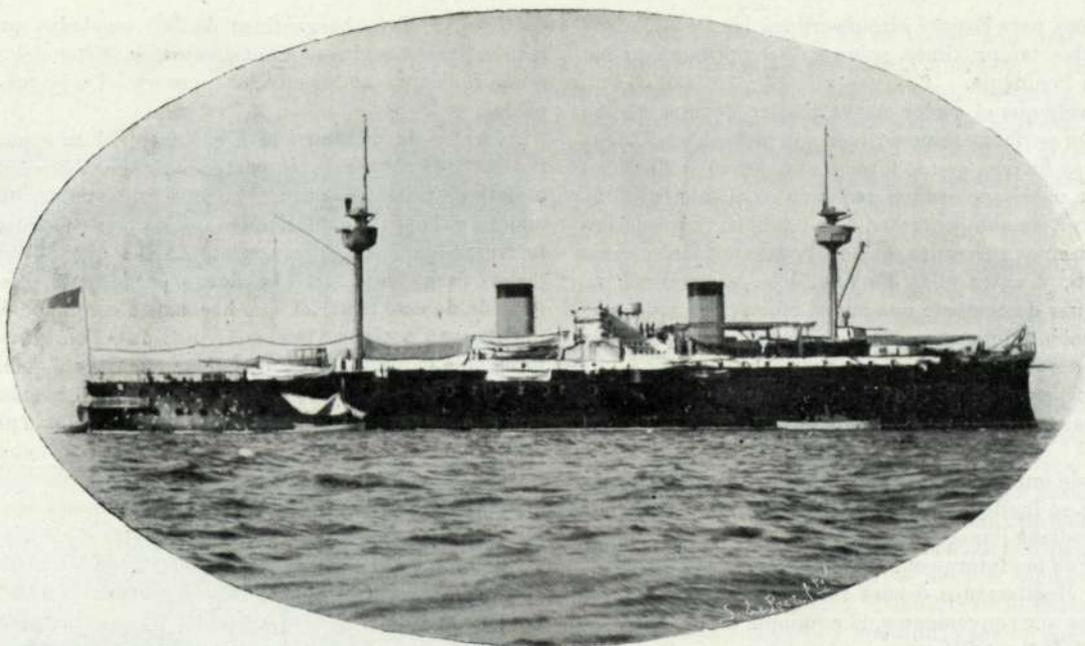
Es este, problema cuya necesidad ya, por fortuna, nadie discute; días de inmensa amargura para los españoles nos enseñan lo imprescindible de la creación de una flota que, defensora de nuestros intereses en la mar, sea centinela avanzado de nuestra integridad territorial, salvaguardia de nuestros archipiélagos Balear y Canario, sostén de nuestro modesto dominio colonial, y represente con honor la nacionalidad española donde las circunstancias lo exijan.

España no puede ni debe renunciar á sus destinos en el porvenir, ni de la historia de la humanidad desaparecerá jamás, que navegantes españoles llevaron nuestra bandera á todos los ámbitos del mundo, y, descubriendo inmensos territorios, á ellos llevaron también nuestro idioma, nuestra fe y nuestra civilización; y, si crisis, porque han pasado todos los pueblos, sufre hoy la patria española, quedan en ella energías y patriotismo suficientes para que, con constancia y fe en sí misma, no esté lejano el día en que apunte su renacimiento.

A él ha de contribuir, muy en primer término, la Marina militar: nos impone tan noble ambición á cuantos nos honramos con pertenecer á la Armada, estrecha unión y sincero compañerismo, á fin de que el esfuerzo total de la corporación, unánime y compacto, no tenga otro rumbo que el de consagrar nuestros desvelos á la regeneración naval de España. Las modernas flotas militares, maravillosos conjuntos de los más portentosos adelantos, exigen de los múltiples organismos llamados á su manejo y servicio, grandes sacrificios morales y materiales, una decidida afición á la heroica y ruda vida de mar y una constante perseverancia, á fin de llevar al ánimo de nuestros compatriotas el convencimiento de que los pueblos cuya bandera hacen respetar sus acorazados, ocuparán siempre importante lugar entre las naciones modernas.

Y España, por su historia, su situación geográfica y su misión en el porvenir, tiene derecho á ello.

EL ALMIRANTE VALCÁRCEL.



«PELAYO»

Estudio para un proyecto de Escuadra

No puede caber la menor duda de que España debe ser clasificada como nación eminentemente marítima y de estratégica é importante situación en su relación con las demás del continente europeo, tanto por la que existe entre su extensión territorial y la de sus costas, donde abundan los puertos militares, los comerciales y las importantes y espaciosas rías de la región del N.º., como por la soberanía que ejerce en las Islas Canarias, en las Baleares, en determinadas comarcas de la costa africana, la proximidad á este gran continente, donde avanza rápida por todas partes la ola de la civilización, y muy principalmente por estar bañadas sus costas S. y de Levante por el mar Mediterráneo, teatro probable de las contiendas del porvenir.

Estas condiciones, el estado actual de la política europea y su marcha progresiva á la realización de ideales en los cuales factor muy principal ha de ser la Península española, señalan en el orden moral y material la imposibilidad de que pueda permanecer indefensa é inactiva sin que peligre la inviolabilidad de su territorio, y esta no puede alcanzarse en modo alguno más que con la fuerza de las armas, única garantía del respeto, de la paz y de la tranquilidad de que tanto necesitan las naciones para poder desarrollar los gérmenes de su prosperidad y engrandecimiento. La existencia, por lo tanto, de un poder naval compuesto de buques de combate de verdadero valor militar, sostenido en las condiciones de su mayor eficiencia y aptitud, de que España siempre ha carecido, es de todo punto indispensable en la actualidad, no sólo para conservar nuestra soberanía en la Península y en los mermados restos que aún nos quedan de nuestras pasadas grandezas, sino para merecer el respeto y la consideración del mundo civilizado, y ser factor representativo de una suma de fuerzas militares en el concierto de las demás naciones.

Este estudio de proyecto de Escuadra, como cualquier otro, encierra un vastísimo problema de importancia capital

para la vida nacional, cuya resolución entraña y exige una atención preferentísima por parte de todos, puesto que la constitución del poder naval en las condiciones que se propone, no sólo afecta á los créditos extraordinarios necesarios para su creación, á los presupuestos anuales de su sostenimiento, á la clase de buques, á sus condiciones y á las cantidades que deben destinarse para su entretenimiento, reparación y conservación, sino también al fomento de los arsenales en sus diversos cometidos de Centros industriales y Establecimientos navales militares para la reparación y abastecimiento de las Escuadras, al de la industria naval en la Península, á la íntima constitución de los diversos cuerpos que forman la Armada y á otra serie de proyectos y referencias que deben sancionarse *a posteriori* como derivados del plan general de la Escuadra, base legal y única de la constitución de la Marina y de la organización nueva y completa por que debe regirse el importante Instituto en que la nación, en unión del Ejército, deposita su honor, la salvaguardia de sus derechos, la defensa de su trono y la inviolabilidad de su territorio.

Libre España en la actualidad de colonias lejanas, pues no pueden considerarse como tales aquellas posesiones que nos restan en el Golfo de Guinea, cuya defensa sólo puede radicar en la acción diplomática de la Península amparada con la efectiva del poder naval de que disponga la nación; sin aspiraciones de volver á tenerlas; en circunstancias, por lo tanto, muy diferentes de las que hoy afectan á las principales naciones de Europa, y debiendo lógicamente circunscribir su acción naval militar á aquella que deba ejercitarse en las aguas del continente europeo, se encuentra, por consiguiente, en inmejorables y excepcionales condiciones para poder elegir libremente las que deben caracterizar á sus buques de combate, en los cuales deben acumularse los mayores y más potentes medios ofensivos y defensivos á costa de otros que, por otra parte, sólo interesan á aquellas naciones en que impera un régimen de expansión ó dominio

colonial lejano, para España circunscrito á las islas Baleares y Canarias, tan próximas, sobre todo las primeras, á las costas de la Península.

Es indudable que el poder naval militar de una nación debe estar en perfecta armonía con sus necesidades, respondiendo las fuerzas que lo formen al objetivo ó finalidad naval que la nación determine, teniendo en cuenta la infinidad de concausas que concretan esta finalidad; y puede decirse en términos generales que el poder naval de cualquier nación, y entre ellas España, debe componerse no sólo de buques de combate que hagan efectiva en todo momento la acción militar, sino de otros especiales para determinados servicios, como son: comisiones en tiempo de paz, transportes en el de paz y guerra, vigilancia de las costas, de las pesquerías, instrucción del personal, etcétera, etc.

Admitiendo que la finalidad ú objetivo militar de la Marina española se limite á la defensa de las costas y á ser un factor de mediana importancia para la conservación de la neutralidad en las futuras contiendas que pueden desarrollarse en el Mediterráneo, ó para formar parte de alianzas que pudieran ser convenientes, el minimum de escuadra de combate y de sus auxiliares que consideramos indispensable es el siguiente:

Escuadra de combate y buques auxiliares de la misma.—12 acorazados de alta mar de 12.000 á 12.500 toneladas de desplazamiento; 6 cruceros avisos, rápidos, exploradores, de 3.000 toneladas, auxiliares de los acorazados y para comisiones especiales en tiempo de paz; 60 torpederos de 180 toneladas de desplazamiento, y dos transportes de 4.000 toneladas.

Caso omiso hacemos de los titulados cruceros acorazados y protegidos de tan debatida controversia en todas las naciones, los cuales consumen tanto como los verdaderos acorazados, y no representan ni tienen fuerza militar alguna autónoma; é igual omisión hacemos de los destroyers, de muy dudosa aplicación á la guerra, y á los cuales sustituyen con inmensa ventaja los cruceros rápidos de 3.000 toneladas que se mencionan.

Para los demás servicios de la Marina se proponen los siguientes buques:

Yacht Real. Comisiones en tiempo de paz.—Los seis cruceros de 3.000 toneladas, auxiliares de los acorazados de combate.

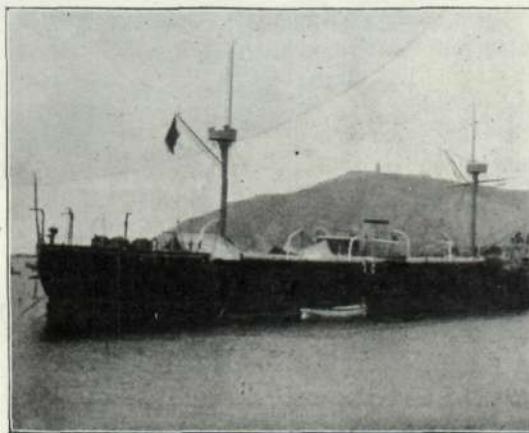
Vigilancia de las costas, pesca, Islas Baleares, Canarias y Fernando Póo.—20 cañoneros de 300 toneladas.

Buques escuelas.—Un buque escuela de aplicación de artillería, máquinas y torpedos.—Dos buques mixtos de vapor y vela para Guardias Marinas.—Tres buques escuelas de artilleros y fogoneros, radicando en Ferrol, Cádiz y

Cartagena.—Tres bergantines de 500 toneladas próximamente, para escuelas de Contramaestres, timoneles y marinería, radicando en los mismos puertos.—Un buque hidrógrafo.

Al tratar de adaptar á la España actual la constitución de esta escuadra, natural parece entresacar ó escoger del material existente aquellos buques que puedan sustituir, aunque solo sea transitoriamente, á los que se proponen, y formular después el presupuesto de los que deban construirse para completarla. Impónese, por lo tanto, una clasificación de este material, que hacemos á continuación:

Buques existentes.—*Acorazado «Pelayo».*—Es un acorazado antiguo de segunda clase que cuenta quince años de existencia, de escaso andar, y aunque de mucho poder artilleiro, muy mal repartido. Dentro de un cálculo prudente



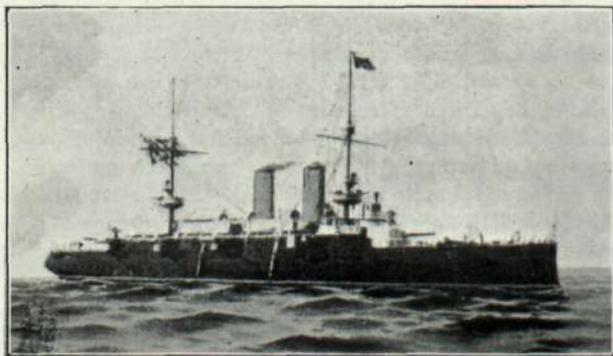
«NUMANCIA»

pueden aún asignársele siete ú ocho años de vida; mas no puede en modo alguno sustituir á ninguno de los de 12.500 toneladas que se proponen. Debe seguir prestando servicios hasta que se construyan algunos de los propuestos.

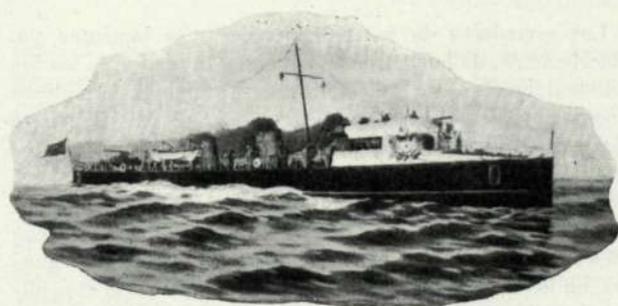
Acorazados «Numancia» y «Vitoria».—Escasa protección de plancha de hierro, aunque muy repartida verticalmente; escasísimo andar y mucho consumo, principalmente el *Vitoria*, con gran abundancia de madera, que á los pocos momentos de combatir determinarían el incendio de ambos buques de estas condiciones, con una sola máquina y con treinta y nueve años de vida, ni son apropiados ni convenientes para servicio alguno. El *Vitoria* debe enajenarse y ser sustituido por el *Carlos V* en su misión de escuela. El *Numancia* debe correr igual suerte, tan luego esté dispuesto para prestar servicios el *Cardenal Cisneros*.

Crucero «Carlos V».—No es acorazado ni crucero acorazado, y si sólo un crucero débilmente protegido, de muy poco poder artillero, de escaso andar (16 millas) y cuya característica distintiva es el mucho combustible que almacena en sus carboneras. No tiene valor militar ni otra aplicación en la escuadra que se propone, que la mencionada en el punto anterior en sustitución del *Vitoria*.

Cruceros «Cardenal Cisneros», «Princesa de Asturias» y «Cataluña».—Tienen estos buques algunas diferencias con los infortunados *Oquendo*, *Maria Teresa* y *Vizcaya*, dándoles un poco más de valor militar la mayor longitud de su faja blindada, la protección, en casamatas, de su artillería de 14 centímetros, por más que resulte casi ilusoria, dado su espesor de 4 centímetros, y la mayor protección también del servicio de municiones, pañoles, calderas y máquinas, á costa la de estas últimas de la inconveniente



«CARDENAL CISNEROS»



«OSADO»

posición horizontal de sus cilindros; pero aun en el supuesto de que sus anticuadas máquinas horizontales respondan á las condiciones de velocidad exigidas y de que sus fajas blindadas protejan realmente á los buques, no pueden clasificarse más que como unos cruceros de segunda clase, ya antiguos, que cuesta el sostenerlos poco menos que á verdaderos acorazados, y cuya eficiencia militar no es real ni efectiva, sino al amparo de estos buques de combate. No pueden aceptarse, por lo tanto, para sustituir á ninguna unidad de los buques que se proponen de la escuadra de combate. El *Cardenal Cisneros* debe sustituir al acorazado *Numancia* en su misión de escuela de artillería y fogoneros, y dedicar á igual servicio el *Princesa de Asturias* y el *Cataluña*, toda vez que los créditos necesarios para la prosecución de las obras y su terminación han sido ya concedidos, y que la instrucción del personal es hoy día uno de los asuntos más principales que preocupan á todas las naciones.

Crucero «Reina Regente».—Aunque este tipo de buques es anticuado y no llena ninguna condición de las que se proponen, puesto que están ya concedidos los créditos para su terminación, comprometidas sus máquinas y la mayor parte de sus efectos de armamento, puede aceptarse su terminación y utilizarle después como un auxiliar transitorio de la escuadra propuesta.

Crucero «Lepanto».—Dadas las malas condiciones marineras de este buque, deberá estudiarse la conveniencia de reemplazarlo por uno de los anteriores.

Cruceros «Río de la Plata», «Extremadura» y «Liniers».—Ninguno de estos buques tiene el desplazamiento ni las condiciones de velocidad para poder ser clasificados como avisos rápidos ó exploradores; pero encontrándose nuevos los dos primeros y pudiendo prestar servicios dignos de ser apreciados, pueden sustituir á dos de los seis de 3.000 toneladas que se proponen. El *G. Liniers*, dado lo atrasado de sus obras, debe darse de baja y no continuar su construcción.

Aviso «Giralda».—Se encuentra en muy buen estado y no tiene otra aplicación que el de Yacht de Su Majestad.

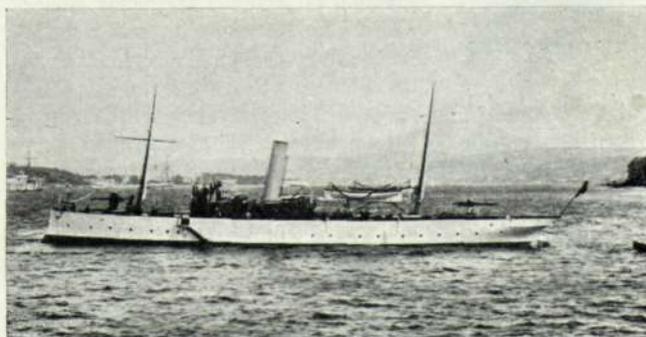


«ARIETE»

Corbeta «Nautilus».—Es un buque muy trabajado, cuya construcción data del año 1868, y que debe ser dado de baja tan luego quede en disposición de sustituirlo uno de los dos buques mixtos que se proponen en este proyecto.

Infanta Isabel, Doña María de Molina, Marqués de la Victoria, Don Alvaro de Bazán, Nueva España, Temerario, Martín A. Pinzón, Vicente Y. Pinzón, Marqués de Molins, Magallanes, Hernán Cortés, Vasco Núñez de Balboa, Ponce de León y General Concha.—Ninguno de estos buques son apropiados para el servicio á que se les destina. Para operaciones militares en tiempo de guerra, no sólo son completamente inútiles, sino perjudiciales al buen nombre de la Marina; para comisiones en tiempo de paz, tienen muy poca representación, y para el servicio de vigilancia de las costas y de la pesca, les faltan condiciones marineras; tienen unos armamentos que no exige el servicio expresado, y sus dotaciones son numerosas y ocasionan gastos considerables en el presupuesto, sin compensación de ninguna clase. Todos deben irse dando de baja á medida que queden en disposición de prestar servicio los nuevos cañoneros de 300 toneladas que se proponen. Deshacerse el Estado de este material inútil y costoso y sustituirlo por el que se indica, es altamente beneficioso para la Hacienda, á pesar de tener que crear el nuevo.

Destroyers «Terror», «Audaz», «Osado», «Proserpina» y



«VASCO NÚÑEZ DE BALBOA»

«Destructor».—Demostrado por recientes experiencias que este tipo de buques carece de condiciones marineras y que no responde á ninguna de las que caracterizan al crucero explorador, que debe poder aguantarse en la mar con toda clase de tiempos, y que además para destruir los torpederos es sobrado eficaz el tipo que se propone de 3.000 toneladas, no debe nuestra Marina seguir construyendo buques tan costosos, tan débiles y de tan dudosa aplicación en la guerra. Los existentes, mientras no exijan grandes reparaciones, pueden sostenerse para instrucción del personal, y con arreglo á este criterio, deben asignarse dos á la escuela de aplicación.

Torpederos «Halcón», «Azor», «Ariete», «Rayo», «Orión», «Barceló», «Ordóñez», «Acevedo» y «Habana».—Ninguno de ellos tiene valor militar alguno para el combate, por carecer de la condición más esencial, que es la gran velocidad. Deben asignarse todos ellos, mientras no exijan grandes reparaciones, á las brigadas torpedistas para instrucción del personal; ninguno puede sustituir, ni transitoriamente, á los que se proponen de 180 toneladas.

El número de buques resultantes entre los propuestos y los que se consideran en condiciones de ser aún utilizados, y por lo tanto, el de los que deben construirse para completar

la escuadra de combate propuesto, sus buques auxiliares y los de los demás servicios, son los siguientes:

Buques que deben construirse.—12 acorazados de combate, de 12.000 á 12.500 toneladas; 4 cruceros avisos rápidos, de 3.000 id.; 60 torpederos, de 180 id.; 2 transportes, de 4.000 id.; 20 cañoneros, de 300 id.; 2 buques mixtos de vapor y vela, y 3 bergantines, de 500 toneladas.

Los tipos, condiciones y presupuestos de cada uno de estos buques, serán objeto de otro artículo.

JOSÉ MARÍA CHACÓN,
Capitán de Fragata.



La arribada del *Lilly*.—La insubordinación en la Marina mercante.—Tribunales y códigos.—Lancha *Condor*.—Estadística de explosiones.—Pérdida del crucero inglés *Condor*.—Averías graves en alta mar.



El vapor *Lilly*, que en los últimos días de Diciembre zarpó de las costas escocesas con valioso cargamento para el Cabo de Buena Esperanza, regresó á los pocos días al puerto de partida, originando así grandes perjuicios comerciales á los intereses de sus armadores, que hoy reclaman ante los tribunales daños cuantiosos, que quieren abone

el Capitán del buque, pues á él exclusivamente achacan el percance, ya que no fueron averías en el casco, ni en la máquina, ni los malos tiempos los motivos de la arribada, sino la falta de autoridad y el mal ejercicio del mando, ó falta de tacto en el Capitán, que no supo ó no pudo conservar su prestigio frente á la tripulación insubordinada que le obligó al regreso. Las causas y las responsabilidades que á cada cual puedan imputarse, las depuran hoy con toda calma los tribunales de aquellas tierras, y no es para discutir ó analizar sus fallos por lo que recojo la noticia, que al fin y al cabo es una de tantas en la historia triste de la difícil vida social marítima.

Las modernistas corrientes del siglo, las liberales leyes de asociación y, en general, las ideas revolucionarias que caracterizan á todas las capas sociales, en los tiempos turbulentos que corremos, es lógico trasmitan sus esfuerzos y efectos en estos sentidos, y si la base primordial de la cohesión militar, la disciplina, tan sólo mediante los incésantes y meticulosos cuidados, que á su culto y mantenimiento dedican los Gobiernos, consiguiese mantenerla incólume ante tales enemigos en los Institutos armados, salvaguardias de las naciones, no pasa así en otras entidades sociales, como, por ejemplo, en la vida de mar á bordo de los buques mercantes, donde, á no dudar, la necesitan también imprescindiblemente como soplo de vida primordial para su debida existencia, y donde, triste es decirlo, la disciplina empieza á quebrantarse en sus más preciados cimientos. Grave es el problema por la índole esencial de acatamiento á la autoridad del Capitán, que se requiere en la vida aislada de un buque en la mar, donde otros poderes establecidos en tierra no pueden alcanzar rápida y continuamente en sus efectos de correctivos y penas, y la evolución que vienen sufriendo en todas las naciones los códigos penales especiales para la Marina mercante, contribuye no poco á este estado de cosas, harto triste y doloroso,

Los armadores de todas las naciones se lamentan ya, abiertamente, de los estragos que causa el mal y de los innumerables casos de indisciplina, desobediencia y motines que ocurren á diario en las Marinas comerciales, donde ya casi son sistemáticos. No poca culpa, es verdad, tienen los tribunales y las leyes actuales para los buques mercantes, cuyo carácter liberal ha mixtificado en su esencia los rigores de aquellas penas severas, que á todo ataque fundamental de la disciplina, aplicaban ó aplican los consejos de guerra, en las naciones que para el sostenimiento de la disciplina en la Marina mercante, aún conservan la saludable ingerencia del tribunal militar; pero no obstante, mucha culpa alcanza también á los propios que hoy de estas faltas se quejan: á los armadores y á los capitanes.

Los armadores, en general, se inclinan la mayor parte de las veces á la benevolencia, y si las consecuencias de ciertos actos punibles acaecidos durante una travesía, no han afectado directamente á sus intereses comerciales, se contentan con olvidar lo ocurrido, sin más consecuencia que despedir á los culpables, que van con sus malos ejemplos y peor semilla á esparcirla donde permitido les sea. El Capitán, en la mayor parte de los casos solidario con los intereses de la casa, suele hacer causa común con el armador, sin comprender que tales debilidades por su parte, en el ejercicio de su misión sagrada, á él primero más que á nadie dañan y perjudican, pues le va en ello, á veces, la vida cuando no la reputación, sin que pueda ocultársele nunca que, llegado el día de una debilidad propia, como aparece en el *Lilly*, sea el Capitán siempre el obligado *Cristo sacrificado*.

Sólo á regañadientes y cuando la gravedad de la falta no permite ya tales debilidades, es cuando un armador se decide á gastar dinero y tiempo para intentar una causa criminal, y entonces en Inglaterra apela á la institución llamada *Shipping-Federación*, sociedad de mutua protección, que ya en su última reunión y ante la gravedad de este mal que vengo señalando, ha acordado intervenir virilmente en asunto tan capital para sus asociados.

Dice la *Shipping-Federación*, en el acta de su última reunión comentando estas cuestiones, que «se ha notado con dolor que los magistrados y jueces en Inglaterra no se dan cuenta debida de la esencial diferencia que existe en materia de responsabilidad y consecuencias en un mismo delito ó falta, cometido que sea este en tierra ó á bordo.» Y esta ignorancia y falta de concepto y de apreciación del medio marítimo, por falta de sentido marítimo que aquellos buenos ingleses les echan en cara á sus magistrados y jueces en un país como Inglaterra, donde al fin y al cabo, los aires del mar penetran poco ó mucho en todos los pulmones y donde todos los ingleses, sin excepción, algo viven de vida marítima, debe á mi entender ser cosa bien baladí al lado de los estragos que análogas causas motivan en otros países menos navales y que por nivel de educación social caminan á la zaga.

Así, meditando sobre problema tan trascendental para la gente de mar, desde el grumete al Capitán y al armador, se comprende que como esencial basamento para la vida de nuestra Marina mercante española, se debe procurar por todos los medios mantener incólume la legendaria é indispensable disciplina á bordo de los buques, fuente de derechos y obligaciones que sólo con mano firme cabe atravesarse, sin menoscabo, las concupiscencias de los tiempos turbulentos que la rodean

* * *

Hace pocos días, en aguas de Vigo, suceso triste y des-

graciado vino á añadir nueva página de luto á los anales marítimos nacionales. La caldera de la lancha *Condor* hizo explosión, y numerosas víctimas han sido sus consecuencias. Para lamentar de todo corazón tamaña desgracia y para asociarme sinceramente al dolor general de la familia marítima como compañero, recojo la noticia tan sólo; pues en mi papel de cronista y en las páginas de LA VIDA MARÍTIMA no caben ciertos juicios y comentarios. No obstante, y dejando que los detalles técnicos del triste acaecimiento, vengan á su debido tiempo á conocimiento de todos para satisfacción de la opinión pública, me parece oportuno ofrecerles, de paso, á mis lectores cuatro palabras sobre las explosiones de calderas, que desgraciadamente vienen siendo comida diaria para el lector naval.

Las exigencias de las modernas máquinas marinas, donde se aquilata preciadamente el peso y el volumen del aparato, reclamando grandes velocidades y escasos consumos de carbón, han traído esa vertiginosa demanda de altísimas presiones en los generadores, y si á éstos, en un principio, era dable asignarles gran margen de seguridad y duración en otros tiempos, hoy en día puede decirse que todos ellos, sobre todo de los antiguos tipos y sistemas, no reúnen ya las condiciones más primordiales que debe exigirse á una caldera marina.

Ante tales deficiencias de eficacia y seguridad de empleo de las altas presiones, apareció la caldera acuatubular inexplosible, llamada así porque dada su construcción especial, las averías, rupturas ó explosiones se localizan y reducen á uno solo ó varios de sus tubos, pero nunca á todo el aparato en conjunto, y esta preciosa condición, con otras anexas, que acarrea su especial construcción, han sido las causas de la rápida propaganda que han adquirido en los modernos buques las calderas acuatubulares, que, sea dicho de paso, como toda obra humana, no son, claro es, perfectas, ni en este ni en otro orden de ideas. Como demostración fehaciente, curioso es que conozcan mis lectores una pequeña estadística que se ha presentado en el Parlamento británico referente á las averías ocurridas en las calderas acuatubulares é inexplosibles de los buques de guerra ingleses durante los últimos seis meses del año transcurrido de 1901, pues en ella aparecen detallados once casos de explosiones parciales, entre ellos ocho con desgracias humanas, que corresponden á los más modernos tipos de calderas Blechynd, Normand, Yarrow, Babcock y Wilcox, Thornycroft, Belleville y Schultz, firmas reputadas, inglesas, francesas, alemanas y americanas.

En cuanto á la estadística de explosiones de los tipos antiguos, cilíndricos y locomotoras como la de nuestra desgraciada *Condor*, ya el número de percances se hace por demás pródigo en desgracias.

La Memoria anual que publica *The Engine Boiler and Employer's Liability Insurance Company*, que es justamente un documento valioso para el caso, pues se trata de una sociedad de seguros contra estos percances, y que, por lo tanto, hace minuciosa estadística y estudio del problema, detalla el balance del transcurrido año 1901 y describe las 229 explosiones de calderas ocurridas entre sus parroquianos, aquilatando las causas á que fueron debidas, según se desprende de prolijo estudio y acopio de datos. Se deduce de esta estadística que el 25 por 100 de ellas fué debido á causas **incomprensibles**; el 21 por 100 á negligencia en los maquinistas; el 31 por 100 á defectos de uso y trabajo de las calderas, y el 23 por 100 á defectos de construcción del artefacto.

De manera que, sacando lógica deducción, resulta por or-

den de probabilidades en cada explosión, achacar sus causas:

- 1.º A que la caldera no esté en buen estado.
- 2.º A que tenga algún defecto orgánico de construcción que no sea inspeccionable.
- 3.º A causas *incomprensibles*.
- 4.º A la negligencia de los maquinistas.

Pero de todas maneras, y en las posibilidades humanas, estas mismas cifras acusan que en el 75 por 100 de los casos, pueden y deben precaverse las explosiones de las calderas, construyéndolas bien, no haciendo uso en ellas del régimen primitivo cuando estén viejas y conduciéndolas con inteligencia.

A la desgracia de la lancha española *Condor*, por rara coincidencia, viene unida la noticia de la pérdida total del crucero inglés, *Condor* también de nombre, que á juzgar por los misteriosos datos que la envuelven se asemeja en un todo al caso de nuestro desgraciado *Reina Regente*, de triste memoria. El crucero inglés salió de la bahía de Esquimalt (Columbia inglesa) el día 2 del pasado Diciembre, y á estas fechas nadie ha vuelto á saber de él. Cuantas pesquisas y exploraciones se han hecho en su busca han resultado infructuosas, y ni el menor rastro ni el más pequeño indicio de su existencia han entregado las aguas del inmenso Océano, como resto y recuerdo de 130 tripulantes. Era un buque moderno, apenas contaba tres años de existencia, y poseía poderosa máquina y buena velocidad.

Furioso temporal ha alborotado aquellos mares en los pasados días, y á esta fuerza omnipotente sucumbe hoy el *Condor* inglés, como sucumbió nuestro *Reina Regente*, factorías humanas que, á pesar de todo nuestro ingenio, resultan siempre débiles pigmeos, ante la grandiosidad del elemento que el hombre quiere dominar en sus ambiciosas ilusiones.

* *

Una de las averías más peligrosas, y por desgracia más frecuente en los vapores modernos, es la pérdida de la hélice, sea porque ella se desprenda del eje motor ó por la ruptura de ésta, y excusado es decir el papel triste y expuesto que pasa á desempeñar en las agitadas olas un buque que carece de medios de locomoción, pues los vapores mercantes del día poca ó ninguna vela almacenan para tales casos de avería. Ocorre, además, que estos percances peligrosos suelen presentarse juntamente cuando la mar alborotada obliga al buque á grandes balances, bandazos y cabezadas, y en el exceso de trabajo del propulsor, que tan pronto gira vertiginosamente en el aire, como otras perezosamente se mueve en profundidades indebidas, está la causa de esas rupturas del eje y la pérdida de la hélice. Es de los casos más graves que pueden ocurrir á un buque engolfado en malos tiempos y expuesto á ser arrojado sobre la costa, pues sin gobierno ni movimiento, la mar hace de él juguete peligroso para la vida de sus tripulantes.

Capitanes previsores pensaron ya hace tiempo en llevar para tales contingencias una hélice de repuesto; pero la faena de colocarla en su sitio, parecía exigir dique y factoría á propósito, y por lo tanto, encuentro digno de mención tres casos que leo, en los que se ha reparado esta avería con medios propios. Es uno de ellos, el del vapor noruego *Guernsey*, cuyo Capitán, Kroganson, mediante habilidosa faena, ha conseguido tales resultados.

Navegando por los mares de China, se le desprendió la hélice, y después de esperar con paciencia que pasara el mal tiempo, aguantándose á la capa, transportó todo el cargo de popa á las bodegas de proa; hizo hocicar al buque

cuanto le fué posible, hasta descubrir á flor de agua el eje motor, y montó la hélice de respeto que llevaba á bordo, con toda felicidad, si bien, y esto es lo más ingenioso, para mayor comodidad en la colocación, le cortó antes dos de las cuatro palas al propulsor. Con estos medios pudo, aunque lentamente, llegar á puerto y reparar en firme el percance.

Otro caso análogo ocurrió á bordo del vapor inglés *Border Knight*, en el mar de las Antillas, y en cuatro días de trabajo con los propios medios de á bordo, quedó montada la hélice de repuesto. El Lloyd ha concedido un premio bien merecido al Capitán y á los dos maquinistas del buque. Y por fin, el vapor *Titania*, en su viaje desde Buenos Aires al Cabo de Buena Esperanza, ha hecho igual faena ante análogo percance, empleando para ello tan sólo una noche, trabajo que ha sido espléndidamente recompensado por los armadores al rendir el viaje.

Así, pues, y como dice un ilustre publicista marítimo extranjero al comentar estos trabajos, también la Marina mercante moderna tiene un hermoso capítulo de *averías reparadas en alta mar*, en su nuevo libro de oro siempre abierto al mérito profesional, y en este sentido, cambiarán los tiempos, cambiará el material, cambiarán las exigencias, pero el hombre de mar, con ayuda de Dios, fiando en su trabajo y con desvelo, sabrá sobreponerse siempre á todos los obstáculos.

MARIO RUBIO MUÑOZ.



CAMPEÓN DE EUROPA EN 1901

La vida marítima y el reclutamiento DE LAS CLASES DE MARINERÍA

I

DE todas las cuestiones que la Junta Central de la Liga Marítima sometió á las deliberaciones del Congreso celebrado en Madrid en Junio del año pasado, sólo quedó sin obtener conclusión afirmativa la referente al reclutamiento de las clases de marinería. A mi parecer, fué debida esta omisión á que, para

resolver acertadamente el problema, se necesita, además de la ciencia del político, un conocimiento muy profundo de las condiciones en que vive la mas social en la cual han de reclutarse dichas clases y de aquellas en que han de vivir á bordo de los buques, y probablemente ninguno de los congresistas interesados en esta cuesti6n, se crey6 con los conocimientos suficientes para abordarla y resolverla.

Pretensi6n ridícula sería en mí, que en absoluto desconozco las ciencias políticas y poseo sólo un mediano conocimiento de cómo viven los que en el mar buscan su sustento, la de presentar un sistema de reclutamiento, que sea realizable y que satisfaga todos los intereses; pero, según tuve la honra de manifestar al citado Congreso, atribuyo tanta importancia á esta cuesti6n para el desarrollo de nuestro poder naval, que en vista de que nadie la aborda y á riesgo de pasar por osado, me decido á exponer algunas ideas que, depuradas por la crítica y la discusi6n, podrán tal vez ser utilizadas por el hombre de ciencia que se proponga acometer la reforma de nuestro sistema actual de reclutamiento.

Para que esta reforma resulte viable, ha de ser larga su gestaci6n. Muchos años estuvieron los ingleses discutiendo la del sistema que siguieron hasta poco después de la guerra de Crimea, y al fin, llegaron á conseguirla satisfactoria, con el establecimiento del *long service* ó enganche voluntario por doce años. También nosotros, si todos aquellos que se interesan en esta cuesti6n del reclutamiento marítimo trajesen á la discusi6n sus conocimientos y sus ideas, y la crítica, al par que justa fuese benévola con todas las opiniones para no ahuyentar de exponerlas á la gente de mar, siempre temerosa de disertar en público, llegaríamos á una soluci6n del problema, que, armonizando todos los intereses, tuviera la cualidad esencial de ser realizable en la práctica.

Muchos son los hombres de ciencia que en España se han dedicado á estudiar la vida del obrero de los talleres y aun la del trabajador del campo. Del trabajador del mar, que yo sepa, sólo se han ocupado, hasta ahora, algunos escritores que, con miras principalmente estéticas, lo han introducido en sus novelas. Diríase que en este elemento social, aparte de su lucha con los vientos y las olas, ninguna otra cosa hay que sea interesante, y que la paz, la satisfacci6n y hasta la holgura reinan en él una vez pasadas las horas de peligro y privaciones.

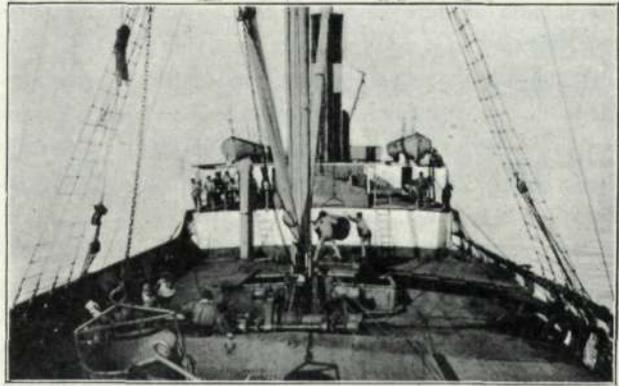
Fijémonos en una cualquiera de las clases que siguen la profesi6n marítima civil, y para no extremar las cosas escojamos una que ocupa entre estas clases elevada jerarquía, el piloto. La vida del piloto en los vapores de cabotaje no se ha publicado, á pesar de que creo difícil hallar otra en las demás profesiones humanas, que por lo penosa y mal retribuida sea tan digna como ésta, de la atenci6n del hombre pensador.

El funcionario de seis ú ocho mil reales de sueldo, del que con tanto interés se ocupan los periódicos, el obrero de los talleres, hasta el trabajador del campo, tienen sus horas regulares de descanso, conversan con los amigos, viven

con sus familias y se recrean, por lo menos, con los festejos públicos: para el piloto de esos vapores, y son muchos los que luchan por obtener tal destino, ni hay descanso regular ni de día ni de noche, ni comunicación con los amigos ó familia, ni diversiones de ningún género. De día en la boca de la escotilla recibiendo ó entregando carga, de noche en la mar haciendo guardias, y luego... escribiendo el manifiesto que hay que entregar al día siguiente; apenas si algunas veces le quedan más de dos ó tres horas que dedicar al sueño antes de llegar á nuevo puerto. Si su familia se encuentra en éste, se da el caso de que tenga ella que venir á bordo á visitarle, porque es preciso salir al anocheecer y él no puede dejar su buque. Hasta de los deberes religiosos y de las más solemnes fiestas de la Iglesia tiene á veces que prescindir; pues las exigencias del tráfico mercantil hacen que los armadores tengan que encargar encaucadamente á los Capitanes y consignatarios que los buques estén listos para salir á la mar, antes que por cesar el trabajo en tierra hayan de quedar parados en el puerto.

Si este es el género de vida á que por 25 ó 30 duros mensuales se somete un hombre de carrera hasta llegar á viejo, ó mejor dicho, hasta llegar á los cuarenta y cinco ó cincuenta años, pues si antes no ha ascendido á Capitán ya nadie le quiere en su buque, ¿cuál no será el que llevan las clases subalternas?

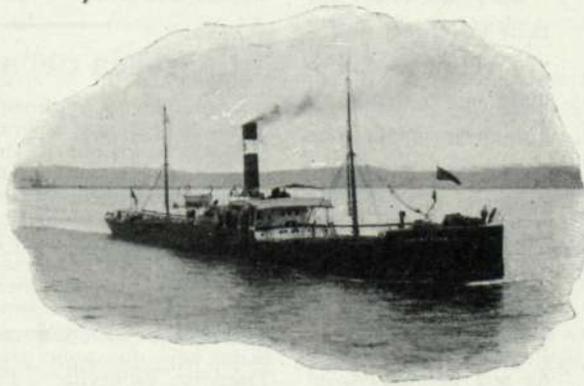
De éstas, nos ocuparemos más adelante; pero por lo pronto hagamos constar que no es la lucha con los elementos, que sólo de tarde en tarde se presenta, y en la que al cabo son pocos los vencidos, lo que más preocupa al hombre de mar; en preferente lugar es la lucha por la vida, las condiciones económicas para su subsistencia y la de aquellos que de él dependen



CARGANDO EN LA MAR

Respecto á la marinería, la población marítima de nuestro litoral, puede dividirse en dos clases. Pertenecen á la primera los hombres de mar domiciliados en los pueblos de la costa, á donde periódicamente regresan de sus expediciones. Tripulan las embarcaciones de pesca y los buques de vela dedicados al cabotaje, encontrándoseles también formando la parte permanente y más escogida de la tripulación de los vapores con servicio fijo.

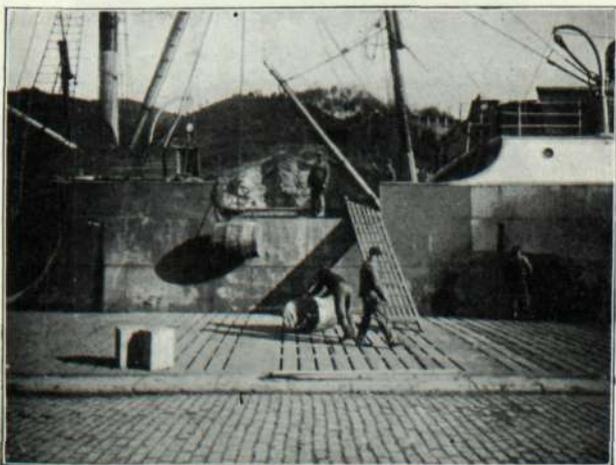
La segunda clase, la componen marineros ambulantes que en los puertos ofrecen por un sueldo sus servicios á los buques, en los que permanecen por lo general muy corto



ENTRANDO EN PUERTO

tiempo. Unas veces porque ellos los dejan para buscar descanso á su atareada vida, ó los gocees que la tierra les ofrece en cuanto tienen algunos ahorros, otras porque no es necesaria para el armador su permanencia en el buque cuando éste ha de estacionar por algún tiempo en puerto; lo cierto es que pasan de uno á otro, ya sea de España ó ya del extranjero sin encariñarse con ninguno, y terminan su vida no se sabe dónde, aunque es seguro que la mayor parte de ellos la acaben en el hospital.

La primera y más interesante de estas dos clases, trabaja mediante una participación en las ganancias de la embarcación, excepción hecha de la parte que está en vapores, y seguramente dedican su atención sociólogos y políticos, á la manera de contratar estos servicios en cada una de las regiones de nuestro litoral, pues en muchas de ellas, esta repartición de ganancias es de lo más equitativo que se puede desear y satisfaría al más exigente socialista. En otras, aunque la lucha entre el capital y el trabajo no se manifiesta ostensiblemente, es quizás por el género de vida que hace la gente de mar, y por el consiguiente aislamiento en que están unos de otros, y de las personas que con sus consejos ó predicaciones pudieran ilustrarlos ó pervertirlos.



DESCARGANDO AL MUELLE

Pero, tanto los que están satisfechos con sus patronos, como aquellos que no lo están, arrastran una vida poco halagüeña.

Inquiridas una vez las ganancias obtenidas por los marineros de cuatro goletas que habían hecho viajes redondos, próximamente de dos meses de duración, resultó que en una había sido de 20 duros, en dos, de ocho, y en la otra, lo comido por lo servido.

Esta navegación, además, tiende á desaparecer, y casi puede decirse que ha desaparecido ya ante la competencia de los vapores. Los que en ella se ocupaban, marineros todos de cuerpo entero, no queriendo abandonar sus hogares por tiempo indeterminado, han buscado colocación permanente en los vapores que periódicamente tocan en los puertos próximos á aquéllos, y los que cansados de esperar no se deciden á pasar á la clase de marineros ambulantes, se

van á sus pueblos á pedir á la pesca el sustento diario.

La pesca; oficio que tiene en el mar un depósito de riqueza inagotable que explotar, y que apenas si da para comer á los que á él se dedican.

Son muchos los trabajadores que recurren á ese depósito, y en España, por la pobreza de sus habitantes, el pescado se paga demasiado barato en las playas y muelles; prueba de ello es que en Francia, para evitar la competencia de nuestros pescadores, han tenido que poner á la introducción de nuestro pescado el enorme derecho de veinte francos en los cien kilos, y eso que los pescadores nuestros que acuden á aquel mercado pertenecen á las provincias más ricas y pobladas.

Aunque á grandes y mal trazados rasgos (pero sin exageración alguna, pues los hechos que cito son fáciles de comprobar), he tratado de pintar un lado de la vida que hacen las gentes entre las cuales debemos reclutar las tripulaciones de nuestros buques de guerra.

Aunque á grandes y mal trazados rasgos (pero sin exageración alguna, pues los hechos que cito son fáciles de comprobar), he tratado de pintar un lado de la vida que hacen las gentes entre las cuales debemos reclutar las tripulaciones de nuestros buques de guerra.

Y ahora pregunto.

¿Es explicable que viviendo en esas condiciones no pueda el Estado extraer de ellas, sin violencia alguna, los buenos servidores que necesita?

Procuraré contestar.

JOSE FERRANDIZ.



EMBARCANDO LA RED

Exposición internacional de pesca

Del 6 al 21 de Septiembre se celebrará en Viena una Exposición internacional de pesca, que comprenderá cuanto se relaciona con la piscicultura, la pesca y la conservación y transporte de organismos marinos.

Los objetos destinados á dicha Exposición gozarán de franquía en el territorio austriaco y tendrán derecho al beneficio de la tarifa mínima en las vías férreas.

La pesca del arenque en el Havre

Desde hace algún tiempo se nota en el puerto y rada del Havre la presencia de gran número de barcos de pesca procedentes de los puertos de la alta Normandía, de Picardía, de Etretat, Fécamp, Saint-Valery-en-Caux, Dieppe, Saint-Valery-sur-Somme y otros puntos.

Esas embarcaciones se dedican, en la bahía de la Seine, á la pesca del arenque, y le dan un aspecto inusitado y original. Muchos pescadores llevan consigo sus mujeres, que les ayudan á desembarcar, embalar y secar el pescado y á reparar sus redes y aparatos de pesca.

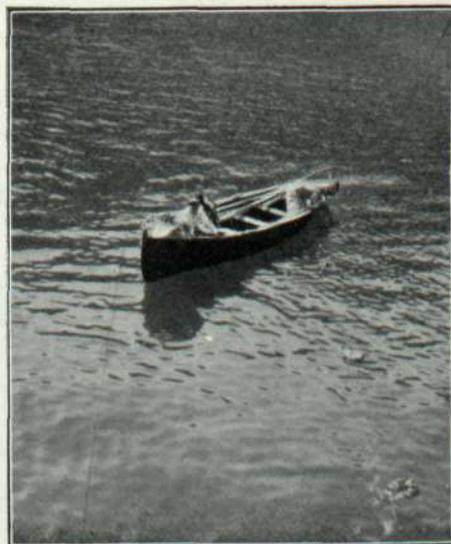
El arenque es sumamente abundante en aquellas aguas, lo que hace que todos estos días se vea en la travesía de Trouville, Villerville y Pennedepite una verdadera flota de barcos de todas clases aprovechando los vientos favorables para recorrer la bahía.

Cantidades considerables de pescado se expiden todos los días en cajas de madera, que se apilan en los muelles, para ser enviadas á los mercados más distantes.

Todo hace creer que la pesca del arenque adquiera inusitados vuelos, constituyendo una industria marítima local de gran porvenir en el Havre.



SALIENDO Á PESCAR



CALANDO LA RED



SECCIÓN DE LA LIGA MARÍTIMA

El problema marítimo portugués.



En Portugal, la resolución del problema marítimo nacional y la constitución de una Liga naval, han originado, como en España, la convocatoria de un Congreso Marítimo que la naciente Liga portuguesa organiza para el año corriente, en cuyo Congreso serán objeto de estudio las tesis enumeradas en el siguiente programa:

I. *El renacimiento de la Marina y el poderío nacional.*—II. *Esbozo de un plan general reconstitutivo de la Marina nacional.*—III. *Pesquerías nacionales, litorales y de altura.*—IV. *Condiciones de la concurrencia portuguesa en el mercado internacional de los fletes.*—V. *Expansión del comercio marítimo portugués.*—VI. *Líneas postales que debe cubrir la bandera portuguesa.*—VII. *La navegación libre bajo la bandera nacional.*—VIII. *La construcción naval portuguesa.*—IX. *Constitución de las dotaciones de la Marina mercante. Registro y seguro de buques.*—X. *Protección del Estado á la Marina mercante nacional.*—XI. *Organización de los servicios públicos que interesan á la Marina mercante.*—XII. *Creación de un Yachting nacional.*—XIII. *Seguridad de la navegación. Salvamentos marítimos.*—XIV. *Problemas urgentes de la Marina militar.*

La Liga portuguesa, además, ha bosquejado el programa de su acción futura, con objeto de que sea discutido y aprobado en el mismo Congreso.

He aquí el extracto de dicho programa:

I. *Educación y protección de las poblaciones marítimas. Desarrollo de las pesquerías nacionales.*

(a) Creación de escuelas regionales en los principales centros pesqueros.

(b) Fundación de cajas de ahorros y cooperativas para pescadores.

(c) Institución del seguro mutuo para las embarcaciones pesqueras.

(d) Perfeccionamiento de la construcción y del aparejo de dichas embarcaciones.

(e) Desarrollo de la pesca con buques de vapor.

(f) Fomento de la piscicultura y de su explotación industrial.

(g) Protección de los parques de moluscos y crustáceos y exportación de estos en buques viveros.

(h) Facilidad del abastecimiento de pescado fresco á los mercados interiores. Vagones frigoríficos.

(i) Puertos para pescadores.

II. *Protección especial á la pesca del bacalao.*

(a) Estímulos á la industria nacional con objeto de asegurar la elaboración de todos los artículos necesarios para dicha pesca.

(b) Gestión para que todos los efectos destinados á las

pesquerías de Terranova estén exentos de derechos arancelarios.

(c) Estudio de la preparación del bacalao en el Canadá, y especialmente del sistema Spaus Whitman.

(d) Implantación de este sistema en Portugal, mediante la protección económica de la Liga.

(e) Modo de verificar esa protección utilizando los ingresos de la Liga procedentes de la pesca misma.

(f) Ventajas de los impuestos proporcionales al precio del bacalao noruego para dedicarlos á garantizar el desarrollo de la pesca nacional.

III. *Educación y protección del personal de la Marina Mercante.*

(a) Reorganización completa de las enseñanzas náuticas.

(b) Necesidad de los buques escuelas para educar el personal de la Marina mercante y medios prácticos para la adquisición y el sostenimiento de ellos.

(c) Creación de una Biblioteca marítima para uso de dichas clases.

(d) Enseñanza de los maquinistas y manera de regular su admisión en los buques.

(e) Creación de Escuelas, asilos y albergues marítimos en los principales puertos comerciales.

(f) Fundación de las cajas de ahorros y de auxilios.

(h) Bases para la organización de las reservas navales.

IV. *Propaganda marítima.*

(a) Publicación de un Boletín Oficial de la Liga para registro de los actos de la vida social.

(b) Publicación de una Revista Marítima que oriente al país sobre sus más importantes problemas marítimos.

(c) Organización de conferencias públicas.

(d) Espectáculos públicos de propaganda marítima.

(e) Dibujos, grabados, tarjetas postales, etc., etc., que popularicen las ideas de la Liga.

(f) Creación del Yachting nacional.

(g) Celebración de regatas nacionales é internacionales.

(h) Organización de viajes marítimos de recreo.

V. *Constitución de la Liga.*

(a) Organización metódica de los Consejos Departamentales y de las Juntas locales que subdividan y multipliquen el esfuerzo colectivo de la Liga.

(b) Concesión de facultad consultiva cerca de los poderes públicos, como la de los Consejos superiores de la Marina mercante en Francia é Italia.

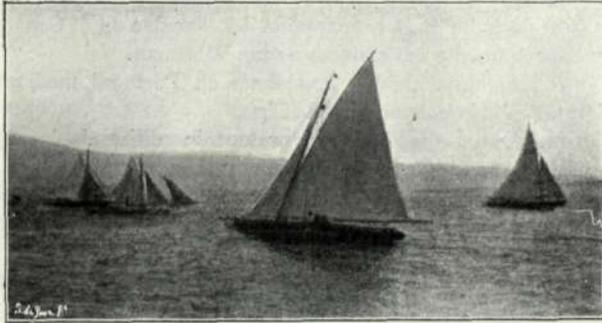
(c) Procedimiento eficaz para que represente la opinión colectiva del país, y las opiniones aisladas de las distintas localidades ó colectividades, en todas las cuestiones marítimas.»

Todas estas cuestiones, tratadas fueron en el Congreso que celebró la Liga Marítima Española el pasado mes de Junio, y estudiadas son por ella como por las otras instituciones similares, que en sus respectivas naciones contribuyen activamente al gobierno y administración de la Marina,

y al fomento del poder naval en todas sus manifestaciones.

Entre los programas de esas instituciones no se notan otras diferencias que las inherentes al estado y á las necesidades peculiares de cada país; notáanse, sí, diferencias considerables entre sus procedimientos ejecutivos, de los cuales depende, en gran parte, con arreglo á los medios de que pueden disponer, que el problema se resuelva con la rapidez portentosa que lo ha hecho Alemania ó con la lentitud que lo realizan otras naciones, entre ellas España y Portugal.

ADOLFO NAVARRETE.



VOLTEJEANDO

Política nacional.—Al tomar posesión de la presidencia de la Liga Vizcaína de Productores, el Sr. Alzola pronunció un notable discurso, que ha sido publicado en elegante folleto.

De él extractamos los párrafos siguientes:

«Continúa en vigor la libre introducción del material de guerra, dictada con gran amplitud, y si nada puede objetarse cuando se atiende á inventos extranjeros, aunque aun entonces debía adeudar los derechos arancelarios, conviene que imitemos á otros países adelantados en la parsimonia con que apelan á las procedencias exóticas para proveer á las necesidades de la defensa nacional.

Tenemos el triste privilegio de constituir una excepción entre las naciones europeas, por no haber sabido implantar todavía la construcción naval de buques mercantes, mientras exportamos anualmente tantos millones de toneladas de mineral de hierro, permaneciendo solitarios los astilleros en donde se lanzaban durante los siglos pasados los navíos que ostentaban la enseña de la patria en los mares que circundaban los inmensos territorios de nuestro imperio colonial. Es para ello preciso que se estrechen las distancias entre los fabricantes y navieros, á fin de llegar á una fórmula de concordia en sus respectivas aspiraciones. Por no haberla logrado hasta ahora, se ha retrasado demasiado la construcción naval, siendo preciso que consagremos gran atención á este asunto, tan vital para el porvenir de Vizcaya, hasta que consigamos presentar al Gobierno una solución armoniosa entre los intereses de los armadores y fabricantes.

Es indispensable imprimir una orientación nueva en los presupuestos del Estado. Ha obedecido su formación en los últimos años al laudable propósito de cerrarlos con sobranes, después del derroche originado por las guerras coloniales; pero cumplido este fin primordial, se necesita estimular con empeño la producción agrícola por medio de un plan bien meditado de obras públicas, y extender la industria, el comercio y la navegación por medio de auxilios y primas, sistemas planteados con buen éxito en otros países.»

Estamos conformes con las opiniones del Sr. Alzola; sólo con una política agrícola, industrial y marítima, al par que educadora del espíritu nacional, puede reconstituirse España rápidamente. El arado, el riego, la máquina, el taller, el ferrocarril, el buque, son, con el libro y la escuela, los elementos que han de asegurar el próspero porvenir de nuestra patria, con la garantía militar necesaria.

La pesca del bacalao.—Por fin va á ser un hecho realizable la pesca del bacalao con buques españoles.

Presentado al Congreso un proyecto de ley proponiendo la supresión de derechos al pescado cogido en mar libre por buques españoles, según acordó el Congreso marítimo y ha

gestionado la Junta Central de la Liga con insistencia de los Ministros de Hacienda y Marina, y apoyado por la Comisión encargada de dictaminar sobre él, que el Sr. Maura presidia y que formaban, entre otros, el Sr. Llorens, autor de la proposición, y los Sres. Diaz Moreu y Marqués de Villasegura, el proyecto ha sido aprobado sin discusión en la sesión del día 1.º del corriente mes, habiendo pasado al Senado, donde es de esperar sea también sancionado sin dificultad.

Con su aprobación se conseguirá el desarrollo y el fomento de una industria nacional, que ya no existe, y que debe constituir una parte importantísima de la España marítima; la pesca del bacalao volverá á explotarse en nuestra patria, y se evitará que los 40 millones de kilogramos que por término medio anual se consumen en ella, y que valen unos 25 millones de pesetas, sean importados del extranjero por buques extranjeros, monopolizando así una industria que debe ser nacional, con beneficio inmediato de la riqueza pública y de los consumidores de artículo alimenticio tan peculiar de las clases obreras y menesterosas, sin detrimento del Erario, que verá aumentar los ingresos con el número de buques y de industrias y productos de pesca, y con ventaja de las clases pescadoras, de la Marina mercante y de la militar, á las que facilitará la pesquera el plantel nutrido y vigoroso de personal que le corresponde, pues se ha calculado que para pescar todo el bacalao que anualmente consume España se necesitarán 700 buques de 120 toneladas, cada uno de ellos tripulado por 20 hombres, siendo por lo tanto 14.000 pescadores los que podrán educarse en el rudo ejercicio de las pesquerías de altura.

Unión.—Con motivo de recientes aseveraciones hechas en folletos y periódicos sobre discordias latentes entre la Marina mercante y la de guerra, manifestadas y á duras penas reprimidas en el Congreso marítimo, las Asociaciones de Capitanes y Oficiales de la Marina mercante de Barcelona y Gijón, así como el director de la Escuela Náutica de Barcelona y la Revista *La Marina Mercante Española*, con espontaneidad y nobleza que les honra, han hecho constar pública y razonadamente la cordialidad que entre ambas Marinas reinó en dicho Congreso y después con motivo del proyecto de Dirección de Navegación, Pesca é Industrias Marítimas en el Ministerio de Marina, que la Liga presentó desarrollando los acuerdos de dicho Congreso y el Gobierno aceptó en principio, mereciendo felicitaciones de las Asociaciones de navieros de Bilbao y de Barcelona, entre otras entidades marítimas importantes.

De dicha cordialidad dió buena prueba, á raíz de las deliberaciones y acuerdos del Congreso, la autorizada palabra de su Presidente, que en la última sesión manifestó que por el patriotismo y cortesía manifestados en los debates había sido *innecesaria la presidencia*, y en el discurso de clausura expresó, que la Marina mercante y la de guerra, representadas en sus más vivas y más caracterizadas personificaciones, habían discutido *con fraternidad*, inspirando en la *concordia* sus conclusiones. Conceptos ratificados por el ministro de Marina al hacer constar su satisfacción *por la aspiración de la Marina mercante de estrechar cada vez más los vínculos que la unen á la Marina militar*.

Gratitud.—La Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina mercante de Bilbao, ha dirigido un voto de gracias á la Junta Central de la Liga, como anteriormente lo hicieron las de Gijón y Barcelona, por sus trabajos en representación y defensa de los intereses y aspiraciones de la Marina mercante y de las clases embarcadas. Análoga manifestación han hecho también El Fomento de la Pesca, de Barcelona, y Asociaciones de pescadores del Cantábrico.

Elecciones.—Verificado el sorteo de la mitad de los miembros de la Junta Central de la Liga, cuyos cargos deben ser provistos por elección reglamentaria, en el *Boletín* del 15 del corriente mes se publicará su relación y la convocatoria de la elección, cuyo escrutinio tendrá lugar el 15 de Abril.

En el mismo *Boletín* se publicará la relación nominal de todos los socios efectivos de la Liga que tienen derecho á tomar parte en la elección.

Nuevas Juntas.—Los más valiosos elementos marítimos de La Coruña han terminado el día 2 del corriente mes la constitución de la Junta y Sección de la Liga Marítima en aquella provincia. Daremos cuenta detallada del acto en el próximo número.

El tatuaje de los marineros



De tal modo la profesión imprime carácter á los individuos, que no es preciso hallarse dotado de un espíritu de observación muy grande para apreciar, en cierto modo, las diferencias esenciales que, sólo por aquel motivo, á unos de otros nos separan. La vida consagrada á la ciencia y al estudio determina un predominio cerebral evidente, en tanto que son los músculos los que más se desarrollan cuando la actividad física sobrepuja á la intelectual. Pero en uno y

otro caso hay rasgos salientes, indicadores y al mismo tiempo resultantes de lo que con más persistencia obra sobre nosotros concurriendo á formar nuestra personalidad. En uno y otro caso cada persona lleva escrita en todo su ser la historia de su propia vida, con sujeción á leyes y principios permanentes, apenas modificados por algún hecho ó circunstancia accidental.

La profesión del marinero, tan característica, tan especial, ejercida en condiciones tan peculiares y apropiadas, ofrece, cual ninguna otra, particularidades dignas de estudio, que analizadas de un modo conveniente pueden ser muy útiles para conocer á ese niño grande, como Fonsagrives llamaba al marinero, que con la mayor indiferencia está siempre dispuesto á jugarse la vida y realiza heroicidades y proezas que nadie aprecia ni admira, y que andando el tiempo apenas si él mismo podrá difícilmente recordar. Su palabra suele ser tan torpe como rápida su acción. Su instrucción tan escasa y deficiente como grande su generosidad. Pero aunque toseco y sin pulimento, guarda en lo más hondo del alma la esencia de las buenas cualidades que comunmente le adornan, sin que se exterioricen hasta que las circunstancias de una manera imprevista lo exigen, para volver de nuevo á ocultarse tras la ruda corteza de una fisonomía azotada por todos los vientos del cuadrante, mordida por el sol de todos los climas y salpicada, uno y otro día, por las amargas aguas de todos los mares. La viva simpatía que por él siento no me ofusca hasta el extremo de creer que todo en él es digno de alabanza y que sólo los arranques generosos encuentran eco en su corazón. Hombre al fin, las pasiones en él se desatan como en los demás hombres; pero su tendencia natural es buena é inconscientemente se inclina al bien como otros se sienten atraídos por el mal. La puerilidad de sus gustos y aficiones con el desprecio de la vida y la disposición innata al sacrificio constituyen los rasgos más salientes de su carácter. Pintarlo de modo que resulte exacto su parecido está lleno de dificultades, y por eso ni siquiera



UN LOBO DE MAR

lo intento, privándome de la satisfacción que me causaría poderlo hacer con toda fidelidad. Eso no obstante, voy á permitirme hacer algunas consideraciones acerca de algo que entre los marineros está muy generalizado y que, en cierto modo, pone de relieve los rasgos más salientes de su verdadera fisonomía moral. El tatuaje.

Mucho se ha escrito acerca del tatuaje. Palabra exótica que por su composición y sonido despierta en el ánimo la idea de pueblos perdidos en el semillero de islas desparrramadas por los cataclismos geológicos en las misteriosas soledades del inmenso Océano Pacífico; significa, sin embargo, una cosa que en Europa se practica desde los tiempos más antiguos. Hipócrates, Galeno, Plutarco, Herodoto, Quintiliano y otros famosos escritores, hablan de ella y la estudian con un criterio á la vez elevado y científico. A partir de aquella época los trabajos no se han interrumpido, siendo muchos los médicos, literatos, eruditos y sociólogos que han dedicado á este punto, al parecer liviano, voluntad y entendimiento. Y con decir que Lombroso, para no citar más que á un solo pensador moderno, que posee una de las colecciones más ricas de tatuaje, ha consagrado á su estudio las poderosas facultades de su gran inteligencia, elevando á la categoría de ciencia psicológica lo que para muchos tal vez no pase de una inocente y cándida futilidad, habremos dicho lo bastante para disculpar nuestro atrevimiento, si al diferir á los deseos de nuestro ilustrado y querido amigo el Director de LA VIDA MARÍTIMA nos proponemos trazar á grandes rasgos los puntos más culminantes de esta interesantísima cuestión.

Cuando por primera vez empecé á prestar mis servicios en la Armada, hace ya veinte años, no dejé de llamarme la atención el gran número de marineros tatuados que había en nuestros barcos. La marina no había sufrido aún la completa transformación que, andando el tiempo, había de cambiar radicalmente el modo de ser de la vida y del hombre de mar. Los barcos tenían como motor principal el viento, de suerte que la navegación, aun en los buques provistos de máquina, se hacía comunmente á la vela. Las dotaciones eran vigorosas y fuertes; los viajes lentos; los cruceros de treinta y cuarenta días, frecuentes; las expediciones á Cuba y á Filipinas, cosa natural y corriente. Todo, en fin, concurría á ofrecerle al marinero largas horas de aburrimiento y de inacción, y si alguna otra circunstancia lo favorecía, nada tiene de extraño que con tanta frecuencia encontráramos en nuestros barcos marineros tatuados. Un sólo «lobo de mar», de aquellos que con tanta facilidad se hallaban entre las antiguas dotaciones, era bastante, por sí solo, para sugestionar á todos sus compañeros. La fecha memorable incrustada en el brazo; el recuerdo de la persona querida grabado en el pecho; el ancla indicadora de la noble profesión que se ejercía fijada en el dorso de la mano, y otros tatuajes menos inocentes y sencillos, hechos en diferentes partes del cuerpo, denotaban las inclinaciones y tendencia de cada uno y eran reveladoras, muchas veces, de sus esperanzas y deseos.

Lo mismo ocurre hoy, sin que en eso haya grandes diferencias entre los modernos y los antiguos marineros. El que se tatúa lo hace por imitación, por vanidad, por petulancia, por fanfarronería, por patriotismo, por religiosidad, por exaltación de ideas, por espíritu militar y marinero, por enamoramiento, por obscenidad ó



MANO

por extravío de la imaginación. Solo que como hoy se navega menos que antes, faltando la ociosidad obligada de las grandes navegaciones á vela, en otros tiempos considerada como la causa principal del tatuaje, falta la ocasión, aun que subsista lo demás.

Es evidente que en la actualidad sufre una crisis, y que de seguir las cosas por el camino que van, no tardará en ser por los marineros abandonada. Sin duda por eso remonta el vuelo y se procura nueva clientela entre las clases aristocráticas y ricas de algunas naciones europeas y americanas, que en Inglaterra, sobre todo, se han entregado gustosas en manos de hábiles tatuadores, quienes con un primor sin igual ejecutan sobre el fornido brazo del sportman ó en el blanco y delicado seno de la dama encopetada y linajuda maravillosas obras de arte.

Nuestros marineros no pueden imaginarse que las incorrectas figuras, groseramente trazadas en su áspera piel, con auxilio de la tinta de China, el polvo del carbón, negro de humo, minio y cinabrio, por la torpe y encallecida mano



TORSO

de algún viejo compañero, se practica hoy por afamados artistas que, con mano firme y segura, trazan en pieles olorosas y aterciopeladas dibujos y figuras admirables, adornados con los colores más brillantes del iris y endulzados con sus matices más suaves. Si hemos de creer lo que refirió la prensa extranjera, el heredero de uno de los imperios más grandes de la tierra, siendo Guardia Marina, se tatuó en un viaje de circunnavegación. Tal vez esa sea la razón de que se tatúen muchos Guardias Marinas de otros países y de que en Inglaterra, el tatuaje, se haya aristocratizado.

Aunque son cuatro los procedimientos que pueden emplearse, cualquiera que sea la región del cuerpo en que se opere, uno sólo, la punción, es el verdaderamente generalizado. A él recurren casi todos los tatuadores, porque es el que permite trazar perfiles más finos y porque es con él que se hace menos daño, reservándose los otros para circunstancias especiales. Las incisiones practicadas con la punta del *bolo* en el brazo de los indios de Filipinas afiliados á los Katipunán, al principio de la insurrección, es uno de los ejemplos de tatuaje político más singulares que registra la

historia. Son incalculables las consecuencias que para nosotros ha tenido y la sangre que nos ha costado. Ese, como todos los tatuajes, revela deseos, aspiraciones y tendencias que, no por ser generales, escapan á las reglas de que en un principio hablábamos, porque individual ó colectivo el tatuaje, revela siempre, en mas ó menos grado, el estado de ánimo de los tatuados.

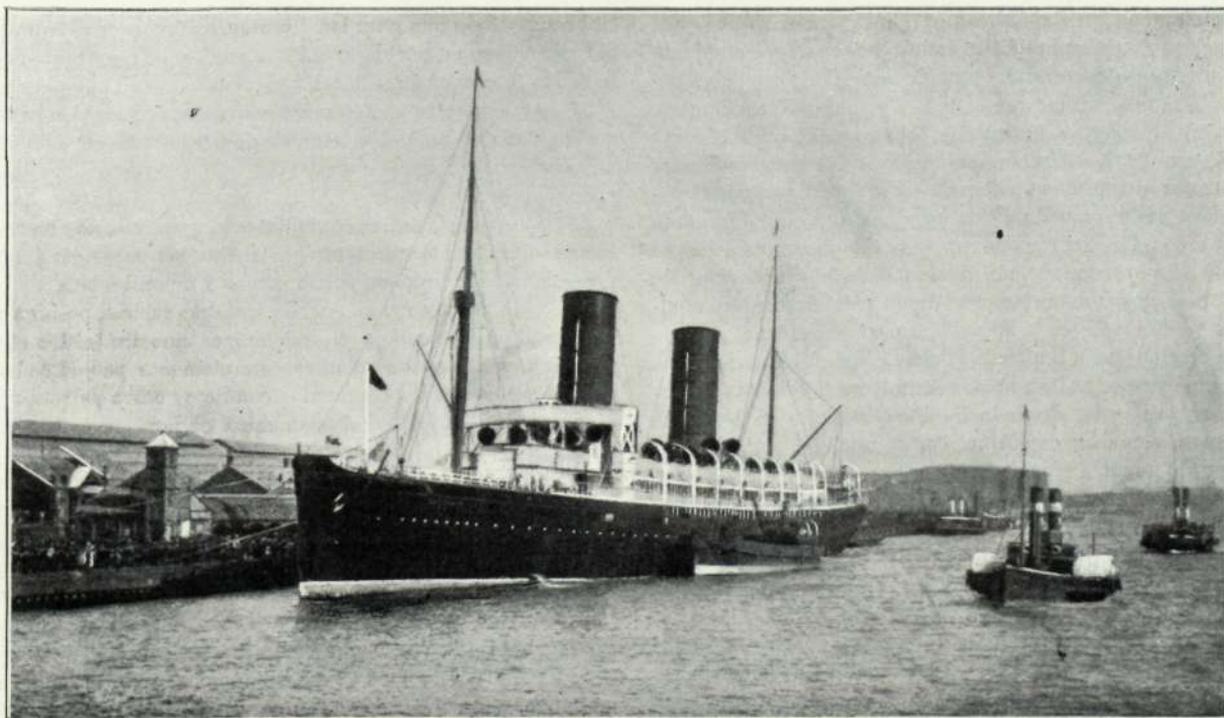
Por sencilla que sea, por insignificante que parezca, la operación no es cosa tan baladí que esté exenta por completo de peligros y no pueda ocasionar muchas veces desagradables y aun funestos resultados. La fiebre traumática en unas ocasiones, séptica en otras, se desarrolla con frecuencia, y durante más ó menos días incapacita á los individuos para el servicio. Los infartos ganglionares, las inflamaciones de los vasos, las de las articulaciones, la erisipela y aun la gangrena, han sobrevenido en muchos casos. Un peligro tan serio como positivo es el de transmitir el tatuador al tatuado enfermedades secretas que padecía, y servir las agujas con que la operación se practica, de agente trasmisor de infecciones incurables ó de las cuales no han podido verse libres sino después de grandes sufrimientos y al cabo de muchos años. Pocos creerán que la forma más rudimentaria del tatuaje, la tosca ancla que con tanta frecuencia se ve en el dorso de la mano de los marineros, entre el pulgar y el índice, ha podido costarle á algunos la vida. Y sin embargo, así es. La ciencia registra casos en que la inflamación provocada por la operación tomó tales proporciones, que obligó á amputar el brazo, con tan mala fortuna, que no tardó en sucumbir el amputado.

Por eso, sin duda, desde el año de 1880 el tatuaje está prohibido en la Marina de guerra francesa. Pero nuestros vecinos no han debido manifestarse muy rigurosos, exigiendo á todo trance el cumplimiento de la disposición dictada por el Inspector general de Sanidad de la Armada el 11 de Febrero de aquel año, cuando son muchos, muchísimos, los marineros franceses que hemos visto tatuados. La medida nos parece demasiado radical, porque los peligros, aun siendo reales, es posible disminuirlos y hasta evitarlos. Por otra parte, es difícil arrancar de cuajo una costumbre tan hondamente arraigada en el espíritu de una corporación, que desde tiempo inmemorial la viene practicando. Además, y prescindiendo de los peligros que la acompañan, tiene á veces una significación que, lejos de combatir, casi deberíamos estimular, ofreciendo facilidades y medios de llevarla á cabo de un modo adecuado.

¿Cómo prohibirle á un marinero que se grave con caracteres indelebles, en el pecho ó en el brazo, el nombre de su madre ó de su amada, el del héroe legendario, la silueta del barco en que dió la vuelta al mundo, la fecha de su primer hecho de armas, la del combate memorable ó la del suceso afortunado? Cuando recordamos la inmensa variedad de asuntos que hemos visto tratados de este modo por la torpe mano del rudo marinero, nos asombramos de su facundia y nos admiramos de su trabajo. Como decimos al principio, todos ellos son reveladores de la personalidad moral del tatuado y, en nuestro humilde concepto, nada que sirva para conocer íntimamente á una persona, debe dificultarse, sobre todo, cuando como sucede comunmente entre nuestros marineros, expresa el ejercicio de una profesión de la que se manifiestan orgullosos y con la cual se consideran muy honrados.

JUAN REDONDO,

Primer Médico de la Armada.



VAPOR "CAMPAÑA"

Recargo á las procedencias indirectas



UMENTAN los clamores sobre la decadencia del comercio directo entre España y América. Perdimos allí la soberanía; podemos perder el tráfico mercantil. Naciones que no fueron colonizadoras ni educadoras de aquellos pueblos, asientan en ellos su imperio comercial. Nosotros hemos tenido todas las ventajas de la conquista y de la legislación, y ve-

mos disminuir los provechos de nuestra dominación histórica. Cuando solamente han transcurrido tres años del tratado de París, el hecho debe fijar la atención de los espíritus reflexivos y patriotas.

Puede tener España conocimiento de esa decadencia:

1.º Por los datos interesantes de la Compañía Trasatlántica, publicados en la *Gaceta de Madrid* en Diciembre último. Se demuestra en el documento á que hacemos referencia, que las casas alemanas y francesas sostienen con América el comercio de artículos españoles rotulados en lenguas extranjeras.

2.º Por las Memorias de nuestros cónsules. Hay en las páginas que redactan los dignos funcionarios mencionados, pormenores tristes de los quebrantos del comercio español en América.

3.º Por el requerimiento que la prensa española en Cuba ha dirigido recientemente al celo de los Poderes públicos y á las conveniencias de las clases mercantiles é industriales, á fin de que no se dé el caso de arrebatarlos los extranjeros el tráfico directo, poseyendo nosotros los medios mejores para conservarlo.

Y 4.º Por las reclamaciones de las Cámaras de Comercio hispanas en América, y no ha mucho por las peninsulares. Una Cámara española, la de Buenos Aires, viene

anualmente lamentando la decadencia del tráfico directo ya antes de la guerra.

La información es, realmente, completa. No puede ofrecer duda la existencia del daño, para la disminución del cual han de adoptarse dos clases de medidas: las que puede tomar desde luego el Estado, y las que corresponden á las clases interesadas; las resoluciones rápidas que competen á los gobiernos, y las que dependen del esfuerzo y de la constancia de la opinión, obra de eficacia no inmediata. ¿Qué acuerdos legislativos ó gubernativos han sido publicados para impedir la decadencia que deploramos? ¿Cuáles han emanado de la iniciativa particular ó colectiva de los elementos mercantiles é industriales? Desgraciadamente en esto el Poder público ha hecho poco, y lo poco que ha hecho ha sido casi una copia de lo que ha encontrado establecido por virtud de laudables iniciativas de particulares.

La Compañía Trasatlántica tiene una sección de servicios comerciales, la cual ha trabajado con fortuna para que no fuera mayor el descenso del tráfico directo: un museo comercial, un servicio gratuito de transportes de pacotillas para su venta en América, una organización para establecer relaciones entre las casas exportadoras de la Península y las importadoras de nuestras antiguas colonias, y unas tarifas de bonificación para los viajeros españoles. Y la Administración, cuando ya funcionaba todo este mecanismo tan útil á los comerciantes é industriales españoles, abrió en el Ministerio de Estado la exposición comercial y dictó alguna disposición secundaria en este orden de intereses.

Claro es que no lo censuramos; al fin y al cabo constituye un medio para acercar á importadores y exportadores, y utilizado este medio por el laborioso é inteligente centro comercial de aquel departamento, puede ser de resultados benéficos. Lo que deploramos es que el Estado no haya tenido otras iniciativas. Cuando faltan tratados de comercio y

navegación con las Repúblicas del Plata y con Méjico, y el Arancel no resuelve las dificultades, no basta ciertamente crear un museo comercial, cuya acción ha de ser necesariamente mucho menor que el de la Compañía Trasatlántica.

En otros países se ha tratado de amparar el interés nacional en el tráfico directo, protegiendo á determinados artículos: por ejemplo, los coloniales. Francia recarga las procedencias indirectas de estos productos, y el gobierno de los Estados Unidos impone un derecho diferencial del 10 por 100 *ad valorem*, además de los derechos arancelarios, á los productos y manufacturas de un país extranjero cualquiera, no limítrofe de la República norteamericana, cuando se importan de país limítrofe. ¿Puede ó debe el Estado español comenzar por ahí su acción impulsora del tráfico directo? ¿Hay que apelar desde luego á ese remedio en beneficio de nuestro comercio con América, de nuestro comercio interior y de nuestra Marina mercante?

A la consideración de las Cortes, del Gobierno, de la Liga Marítima y de las Cámaras de Comercio entregamos el problema, verdaderamente digno de estudio, por lo cual contribuiremos con algunas observaciones ahora á su esclarecimiento. No es menester muchas, porque se forma juicio tan sólo con el conocimiento de los recargos á las procedencias directas de América, antes y después de la reforma arancelaria de 1899, y los recargos á los productos coloniales provenientes de los depósitos de Europa. En los dos siguientes estados los comprendemos:

Procedencia directa.

ARTÍCULOS	ANTES DE LA REFORMA ARANCELARIA DE 1899			DESPUÉS DE LA REFORMA DE 1899			
	Valor del producto.	Consumos.	Total.....	Total.....	Más.....	Menos.....	Iguál.....
Cacao de todas clases, 100 kilogramos.....	Ptas. 60	45	105	120	15	>	>
Cacao molido.....	100	65	165	200	35	>	>
Café en grano.....	50	80	130	140	10	>	>
Café molido.....	110	140	250	250	>	>	>
Canela de Ceylán.....	125	160	285	>	>	>	>
Canela de las demás clases.....	60	100	160	200	40	>	>
Clavo de especie.....	70	70	140	200	60	>	>
Pimienta.....	31	120	151	200	49	>	>
Té.....	150	160	310	150	>	160	>

Procedencia indirecta.

ARTÍCULOS	ANTES DE LA REFORMA DE 1899		Diferencia
	Pesetas.	Pesetas.	
Cacao, 100 kilos....	4	4	>
Café.....	4,50	4,50	>
Canela.....	2	2	>
Pimienta.....	3	3	>
Té.....	4	4	>

Resulta de los datos precedentes y de todo el problema que plantea el descenso del comercio directo:

1.º Que las procedencias directas, en todas partes protegidas, están aquí más recargadas que las indirectas, las cuales no han sufrido alteración desde antes de 1899.

2.º Que al establecer para las procedencias indirectas

tipos más bajos que para las directas, se favorece al comercio extranjero en perjuicio del nacional, y se quebrantan no poco los intereses de la Marina mercante.

3.º Que nuestro tráfico marítimo mercantil con América, que ha disminuido desde 1899, ha de perder todavía más toneladas anualmente, por virtud del tipo señalado á las procedencias indirectas.

4.º Que podría ser verdaderamente un alivio, no una solución, el aumentar un tanto por ciento los recargos á las procedencias indirectas, por lo menos temporalmente.

5.º Que no hay razón económica, arancelaria, política ó mercantil, que aconseje no robustecer nuestro tráfico con América, perdidas las colonias, grandemente perjudicadas las industrias por los frecuentes conflictos entre patronos y obreros, y sin orientación económica segura para lo porvenir.

6.º Que aún es más perjudicial el descenso del tráfico directo con América para la navegación comercial en los momentos actuales, por unirse á las circunstancias expresadas el excesivo número de impuestos que sobre empresas navieras y barcos existen.

Y 7.º Que es verosímil tenga el Erario nacional mayores ingresos en cuanto se aumente el recargo á las procedencias indirectas, pues las casas importadoras de América no querrán en este caso continuar el comercio con los intermediarios extranjeros, y darán á nuestros comerciantes, á nuestros navieros, y por lo tanto á nuestro Tesoro, los beneficios que ahora otorgan á aquellos.

El problema del fomento del tráfico directo es complejo, y con una sola medida seguramente no se resolverá; pero es un aspecto interesante del problema mismo el recargo á las procedencias indirectas, y eso sí que desde luego puede ser objeto de una resolución legislativa. De todas suertes, el enorme daño que con la decadencia deplorada padecen los intereses de la Marina mercante y del comercio, y también nuestro nombre en América, bien vale la pena de que los Poderes públicos adopten acuerdos de previsión, de protección y de patriotismo.

R.

Información general

La Armada inglesa.—Las necesidades de la Marina de guerra inglesa, expuestas por Mr. Arnold White en *The Navy League Journal*, son nueve:

1.ª—Crear una fuerza igual al duplo, mas la mitad de las que tenga á su disposición la potencia marítima que siga á Inglaterra.—2.ª Que las escuadras de combate estén siempre listas para pelear.—3.ª Organizar el mejor servicio de la artillería.—4.ª Tener Almirantes más jóvenes.—5.ª Vender ó desarmar los buques caros en tiempo de paz, é inútiles para la guerra.—6.ª Dar nueva distribución á las nueve escuadras actuales.—7.ª Eliminar del Almirantazgo el elemento político de los partidos.—8.ª Que la sección de construcciones sea absorbida por la dirección ejecutiva.—9.ª La adición de doce buques de combate, sesenta cruceros y cincuenta *destroyers* á la Marina de guerra actual.

Marina mercante y reserva naval inglesa.—Presidida por Sir Ch. Dilke, acaba de celebrarse en Londres la reunión de la «Sociedad de Capitanes Mercantes». Mr. Clark (de la reserva naval), leyó una Memoria respecto á los progresos de la navegación, que han venido á evidenciar los errores producidos en las relaciones poco armónicas entre la Marina de guerra y la mercante.

La experiencia ha demostrado que no bastan las prome-

sas para tener buenos marineros. En Inglaterra se hallarían suficientes jóvenes para ambas marinas, si se variase el sistema actual, dando á los marineros mejores pagas, alimentándoles mejor y proporcionándoles buen alojamiento, que es lo que más necesitan. Hoy sería imposible prescindir de los marineros extranjeros; pero aun no siéndolo, debería evitarse la restricción impuesta á los armadores, para contratar las tripulaciones y promover en la juventud la afición para la carrera del mar, con lo que se lograría disminuir el contingente actual de 400.000 hombres de mar extranjeros, embarcados en buques ingleses.

El Capitán Tompson manifestó que, no sólo muchas Sociedades náuticas, sino respetables marinos, simpatizan con las mejoras que se intentan á favor de la marinería, y citó la moción escrita por el Secretario de la «Sociedad Merchant Service Guild», la de Capitanes más importante de Inglaterra, expresando la más decidida adhesión al establecimiento de las escuelas de instrucción, propuesto por la Liga Naval. Leyó una carta del Capitán Caius, en que propone se instruyan los Oficiales de la Marina mercante en buques del tipo *Worcester* y *Conway*, á fin de que salgan de ellos tan hábiles é instruidos como los Oficiales de la Armada. Y terminó expresando que todo lo concerniente á los Oficiales podría conseguirse sin auxilio del Gobierno, creyendo que sería muy conveniente dedicar un departamento especial en el colegio de Greenwich, para la instrucción de oficiales de la Marina mercante.

Sir Ch. Dilke, declaró que los marineros ingleses son los más solicitados, no sólo en el servicio mercante, sino en las Marinas de guerra extranjeras.

Hasta hace muy pocos años era casi imposible hacer comprender á los hombres públicos que la guerra es un acontecimiento real; y aunque se procura el progreso militar y naval, siempre se hace bajo el aspecto de la paz, y no como corresponde en tiempo de guerra; pero ha podido, sin embargo, conseguirse que los problemas militares y navales sean mejor estudiados.

Lord Brassey se lamentó de la imposibilidad de poder movilizar, con la necesaria rapidez, toda la escuadra, si fuera necesario hacer frente á las potencias coaligadas; de la escasez de repuestos para reemplazar los consumidos en la guerra, y dijo que, aun cuando para dotar toda la escuadra era insuficiente la incorporación de las reservas, siempre podía contarse con la Marina mercante, que emplea en total unos 210.000 hombres.

Expuso las dificultades que se ofrecen para proveerse de marineros en Terranova y Nueva Escocia, y dijo que el educarlos equivale á preparar marineros para los buques de los Estados Unidos, donde los sueldos son mayores.

Manifestó, por último, que deben aumentarse las reservas y el tiempo de servicio limitado al par que el de reenganches, pues sería funestísimo el establecimiento único del primero, dado el modo de ser de la Marina inglesa.

Terminó la Junta con el acuerdo de elevar al Almirantazgo el resultado de las discusiones, en que tomaron parte, además de los Sres. Clark y Thompson, los Capitanes Dowson, Wood y otros.

El «trust» trasatlántico y los fletes.—Los lectores de LA VIDA MARÍTIMA tienen noticia de la constitución de un gran *trust* americano, con objeto de monopolizar el tráfico del Océano atlántico, englobando en una sola asociación las Compañías de navegación anglo-americanas.

La *Revue Générale de la Marine Marchande*, pone en duda la existencia de ese *trust*, y dice que si realmente se hubiese formado, iría contra los alemanes, cuya competencia en el mar inquieta vivamente á los ingleses.

Según M. Ruttes, director de la *Allan line*, una de las incluidas en el *trust*, de lo que se trata es sencillamente de un concierto mercantil entre diversas líneas.

Parece, en efecto, que dichas Compañías están concertando una inteligencia ó común convenio sobre la cuestión de los fletes, y de lo que se trata es de elevar el precio de los fletes actuales, único medio de impedir á dichas Compañías una competencia ruinosa.

Vagón acuario.—El *Boletín de la Sociedad central de acuicultura y de pesca*, de París, da interesantes detalles acerca de un nuevo vagón-acuario, que la Compañía del camino de hierro, conocida en el Canadá bajo el nombre de «Gran Tronco», acaba de construir y poner en servicio para el transporte de pescado vivo y su distribución en los cursos de agua que se utilizan en las líneas de la red.

La condición indispensable para que el pescado sea transportado sin que su desplazamiento le perjudique, es que el vagón tenga compartimientos donde la temperatura se pueda mantener constante ó establecer una circulación conveniente de agua y de aire.

Además, se hace preciso que esas instalaciones tengan lugares á propósito para que los encargados de vigilar el pescado vivo, puedan comer y dormir durante el trayecto.

El interior del vehículo, aparte del departamento con dos literas superpuestas para los encargados, está perfectamente repartido en tanques galvanizados, que pueden contener de 1.000 á 1.500 pescados.

Por lo demás, se ha previsto un depósito donde se puede llevar cerca de una tonelada de hielo, para hacer descender la temperatura del agua al grado conveniente, y por último, una canalización que permite renovar parcialmente el agua y llenar los tanques por medio de un tubo flexible adaptable á las tomas de agua usadas por las locomotoras en las estaciones del tránsito.

Motores con petróleo.—Han dado buenos resultados en Alemania, los ensayos verificados en los vapores de pesca provistos de motores que emplean combustible de petróleo.

Los ensayos han demostrado que, con poco gasto, pueden proveerse dichos vapores de una máquina auxiliar de hélice, que les permitirá no sólo viajar con mar llana durante la pesca, sino también acelerar la marcha al dirigirse á puerto con el producto de ella.

Las pruebas se han verificado bajo los auspicios del gobierno Alemán.

Fábrica flotante de conservas.—En Nueva York se ha armado una goleta con el exclusivo objeto de fabricar á bordo conservas alimenticias, preparar y envasar el pescado, caza, frutas, etc.

El barco tiene toda clase de calderas y aparatos para la industria á que se dedica, y cuenta además con seis especialistas en la industria de conservas, un buen jefe de cocina para certificar la buena calidad de los artículos que han de prepararse para la conservación ó envase, y en fin, cuantos elementos puedan necesitarse para el buen éxito de semejante explotación.

Yate «Amelita».—En nuestra información sobre yates españoles, publicado en el número anterior, dijimos, hablando del *Carita*, que había sido construido con el nombre de *Aline* por planos de los Sres. Silbicki, en Inglaterra.

Resulta, según datos que tenemos á la vista, que el *Carita*, propiedad que fué del Sr. Martínez Rivas, se llama hoy *Amelita*, pertenece á los Sres. Echevarría hermanos, de Bilbao; fué construido por Glasley Mead, se llamaba en Inglaterra *Flynfish* y no *Aline*, y mide cuatro y centésimas toneladas de arqueo.

Un yachtmán español.—Un *yachtmán* de Santander, que por ahora desea conservar el incógnito, ha encargado al ingeniero naval francés M. Joseph Guedon, la construcción de un *yacht* de regata de dos toneladas.

Este pequeño *racer* se construirá en Burdeos, y será entregado con tiempo suficiente para que pueda tomar parte en las primeras regatas españolas.

Círculo de regatas original.—Bajo el título de «Círculo Náutico de Chatou», acaba de fundarse en dicho punto una nueva Sociedad de Regatas de embarcaciones de vela y con motor mecánico, cuyo objeto es por todo extremo interesante.

Según el *Yacht*, de donde tomamos la noticia, su principal fin será desarrollar la afición de la navegación de recreo entre sus jóvenes asociados, bajo todas sus formas y aspectos, y favoreciendo todo lo posible á las embarcaciones prácticas y baratas, creando ensayos [de *handicap* para los principiantes.

Este ejemplo merece ser imitado por cuantas Sociedades de este género se preocupan de reclutar adeptos al *yachting*.

Según parece, el «Círculo de la Vela», de París, patrocinará esta interesante Asociación.

Yachting alemán.—Al terminar el año anterior de 1901, había en Alemania 60 clubs náuticos, con 6.800 socios y 1.300 yates de vapor y de vela.

Según la *Yachting Unión Alemana*, de cuyos informes extractamos estos datos, el principal de todos estos clubs es el «Kaiserliche Yacht Club» de Kiel, bajo cuyo patronato se efectuarán próximamente unas brillantes regatas.

Dicho club cuenta con 1.400 socios y 180 *yachts*. El

«North German Yachting Regatta Verein» de Hamburgo, tiene 950 asociados y 140 embarcaciones.

Se calcula que en toda Alemania habrá actualmente unos 2.000 yates, entre los que son propiedad de particulares y de las Sociedades náuticas.

A las indicadas regatas, que se celebrarán bajo los auspicios del «Kaiserliche Yacht Club» de Kiel, acudirán, según parece, diversos yates americanos.

El Fomento Naval.—Con asistencia de numeroso público y bajo la dirección del Sr. D. Damián Isern, Presidente de la Junta provincial de la patriótica Asociación El Fomento naval, ha tenido lugar en el vasto salón Noe, de los Cuatro Caminos, un gran mitin de carácter popular y de propaganda marítima.

La síntesis de las conclusiones, aprobadas por unanimidad, es la siguiente:

1.^a Para garantizar su independencia y su porvenir, España requiere, de un modo imprescindible, ser potencia naval, asegurando rápida y económicamente su tráfico marítimo y comercial y el engrandecimiento de las industrias nacionales.

2.^a La existencia de una Marina militar, adecuada á nuestros medios y necesidades económicas, es un factor indispensable para tener libre el camino de los mares.

3.^a Para la creación de una escuadra urge, dada la indefensión naval en que se encuentra España, que el Gobierno estudie y proponga el plan de las fuerzas que han de componer la futura flota.

El mitin terminó á los patrióticos y entusiastas gritos de ¡Viva España!

Confederación económica española.—Con objeto de establecer factorías comerciales de productos españoles en los principales centros del mundo, se trata de crear, por iniciativa del Ayuntamiento de Málaga, una Confederación económica, que enviará delegados inteligentes y probos á las más importantes plazas de Asia, África y América del Sur. Estos delegados estarán al frente de un bazar ó exposición permanente de muestras y catálogos españoles, y podrán vender, en comisión, las remesas que se les envíen, contribuyendo con sus datos, observaciones y noticias á la publicación de una revista de comercio universal.

Tan noble iniciativa viene á secundar los generosos esfuerzos de la Compañía Trasatlántica, que por su propia cuenta, al inaugurarse las líneas de África, inició un tráfico que no existía, estableciendo centros comerciales y factorías en Marruecos, Fernando Póo, Elobey y Río de Oro, habiendo impulsado su campaña de información comercial en América, enviando comisionados especiales á Buenos Aires, Montevideo, Valparaíso, Brasil, Méjico y Panamá; creando una sección comercial en Barcelona, que se encarga de dar á conocer nuestros productos á las casas compradoras de América, y, finalmente, instalando un Museo comercial en Barcelona, á donde ya acuden muchos exportadores nacionales para estudiar los artículos similares á los que ellos producen, á fin de conocer las clases susceptibles de introducción y competencia en los mercados hispano-americanos.

Las factorías comerciales que trata de establecer la Confederación económica española, son:

En África: Marruecos, Túnez, Argelia, Trípoli, Egipto, Sudán y Etiopía, Guinea, Estado del Congo, Colonias del Cabo y del Natal, territorios del Transvaal y Orange.

En la América latina: Méjico, Colombia, Ecuador, Venezuela, Brasil, Estados de la Plata, Chile, Bolivia y Perú.

En Asia: Arabia, Persia, Belutchistán, Afganistán, Indostán ó India, Indochina, Imperio Chino y Japón.

Relaciones comerciales con América.—Con objeto de hacer práctico el inmediato envío de representantes españoles con mestrarios é instrucciones á las Repúblicas hispano-americanas, la Sociedad «Unión Ibero-Americana» ha solicitado de sus delegados, de las Cámaras de Comercio, Cámaras agrícolas y otros Centros, listas detalladas, por regiones, de los comerciantes é industriales á quienes pueda convenir fomentar las relaciones comerciales con América.

La «Unión Ibero-Americana» está practicando una serie de importantes trabajos previos relacionados con este asunto, y desearía que los mas interesados en esta fructuosa labor remitan con la mayor urgencia á sus oficinas, Alcalá, 65, una nota de los artículos que quieran exportar ó importar, para tenerla en cuenta en sus gestiones respecto de aquellos mercados.

Asociación náutica española.—En anteriores números hemos dado cuenta de la constitución en Barcelona de esta nueva Sociedad de Capitanes y Oficiales de la Marina mercante.

He aquí la Junta directiva de la nueva Asociación:

Presidente, D. Juan Cabot Cahué.—Primer Vicepresidente, D. Juan B. Gali.—Segundo, D. Antonio García.—Tesorero, D. Francisco Mengual.—Secretario, D. Manuel Oller.—Vocales: D. Agustín Bonda Tur, D. Manuel Bayona, D. Manuel Barberá, D. Eduardo Lairoso, D. Lorenzo Zaragoza y D. Eduardo Caminis.

La crisis naviera.—La crisis naviera, que tanto se deja sentir actualmente en Bilbao, es, por desgracia, general y reflejo de la que tanto afecta á Inglaterra y Bélgica principalmente.

La causa determinante es la baja de los fletes, que ha hecho que muchas Compañías prefieran amarrar sus buques á liquidar sus viajes con pérdida.

Armadores y maquinistas navales.—Dicen de Bilbao que el 2 del actual, y para tratar de la rebaja de sueldos á los Capitanes, Pilotos y Maquinistas mercantes adoptada por la Asociación de navieros, celebró la de Maquinistas navales Junta general, en la que se acordó que individualmente se exponga á los navieros la disconformidad de los Maquinistas con aquella rebaja, así como con la diferencia que resulta de la que corresponde á los segundos Maquinistas y Pilotos.

Cuando se conozca la contestación de los navieros se celebrará nueva Junta para resolver en definitiva.

Las boyas de Bilbao.—Ha sido colocada nuevamente, en el lugar que antes ocupaba, la boya roja arrastrada de su sitio en el puerto exterior por el último temporal.

La boya blanca será sustituida por un remolcador que ostentará dicha luz mientras no sea debidamente colocada.

Reunión de navieros en Gijón.—Comunican de este puerto que en el Circulo de la Unión Mercantil se verificó, el día 2 del corriente mes, una importante reunión convocada por varios navieros, concurriendo representantes de las casas armadoras de Gijón y de otras plazas marítimas de España.

Después de discurrir detenidamente sobre las últimas disposiciones legales que restringen la esfera de acción de los patronos en el comercio de cabotaje, algunos asistentes á la reunión hicieron notar la necesidad de gestionar la derogación de las disposiciones mencionadas.

Por unanimidad se acordó emplear todos los medios legales para conseguir el fin propuesto, después de buscar el apoyo de cuantos simpatizan con la idea y tienen alguna representación, ya como marinos, ya como armadores.

Se elevará al Ministro de Marina una exposición, haciendo constar el acuerdo de la junta celebrada dicho día y pidiendo que se declare libre la navegación de cabotaje, reintegrando á los patronos los derechos que disfrutaban antes de dichas disposiciones.

Para entregar al Duque de Veragua dicha exposición, irá á Madrid una comisión en que se hallen representados los patronos ó armadores de cabotaje de todos los departamentos marítimos de España.

El puerto de Vigo.—La Junta de obras del mencionado puerto, con la nota de gastos é ingresos correspondientes al tercer trimestre del año anterior, ha publicado un resumen de las obras ejecutadas durante dicho período.

Entre ellas figuran, como de mayor importancia, la conservación en buenas condiciones de las vías y superficies adoquinadas de la zona de servicio; importantes trabajos en el muelle de hierro, reponiendo escaleras y piezas inservibles; mejoras importantes en el almacén general de mercancías, y algunas reparaciones de relativa importancia en el local que ocupan las oficinas del puerto.

El puerto de Almería.—El ilustrado ingeniero jefe de las obras del puerto de Almería, D. Federico Moliné, ha terminado ya un importantísimo proyecto general de distribución de dicho puerto y de los muelles, obras especiales y accesorios, que abarca, entre otros extremos, los varaderos, careneros, boyas de amarre para fondeadero, tinglados, almacenes, pescadería, Capitanía del puerto, Dirección de Sanidad, depósito comercial, Aduana, estación de salvamento, de practicaje, embarcaderos oficiales y de viajeros para el público, estación central de maquinaria para el puerto y talleres, vías férreas y ordinarias, etc., etc.

El presupuesto de esta grandiosa obra, que responde á

todas las exigencias de los modernos adelantos, asciende á poco más de 19 millones de pesetas, y el Sr. Moliné le ha consagrado una labor meritisima, que ha obtenido el aplauso unánime é incondicional de los inteligentes.

El puerto de Canedo, en Luanco.—De un momento á otro se anunciará la correspondiente subasta para la construcción del llamado puerto de Canedo, en la villa de Luanco, creado por iniciativa del Sr. D. Mariano González Llanos, vecino de Gijón, á cuya constante y beneficosa acción deberán los habitantes de aquella culta villa la realización de una obra tan importante para el engrandecimiento y prosperidad de la misma.

El vapor «Vicente Salinas».—A mediados del mes actual, el nuevo y magnífico vapor *Vicente Salinas*, de la importante casa naviera Salinas, de Alicante, hará en doce horas el servicio de pasajeros entre dicha plaza, la de Cartagena y Orán.

El mencionado buque irá mandado por el inteligente y probo marino mercante D. Nicolás Zaragoza, y reunirá magníficas condiciones de confort y marinerías para el nuevo servicio marítimo que está llamado á desempeñar.

Argelia y las Baleares.—En 1869 se importaron en las Baleares, procedentes de Argelia, trigo y carneros, por valor de más de un millón de francos.

Ese tráfico redujose el año 1900 á 75.000 francos.

Tan enorme disminución se debe, entre otras causas, á la terminación del tratado de comercio franco-español, á la subida de los cambios y á las importaciones de Alicante por línea de vapores semanales, que proveen aquellas necesidades.

Según la opinión de los agentes consulares franceses, podría reanudarse ese tráfico creando relaciones comerciales directas entre ambos países, y consiguiendo que los vapores franceses de la Argelia hicieran á la ida y vuelta escalas en Palma.

Siniestros marítimos.—El vapor *Bakio*, de la matrícula de Bilbao, propiedad de los conocidos armadores señores Sota y Aznar, embarrancó, á fines de Enero, en malas condiciones, en el Hook of Holland, cerca de Rotterdam, perdiéndose completamente, pero salvándose toda la tripulación, compuesta de veinticuatro hombres.

Dicho buque se construyó en los astilleros de Blyth (Inglaterra) en 1892. Sus dimensiones eran: eslora, en toda su extensión, 300 pies ingleses; entre perpendiculares, 289; manga, 39^m.1; puntal, 31.6; calado, 19 pies y 10 pulgadas; toneladas de registro, 2.380; máquinas de triple expansión, construídas por los Sres. Blair de Middlesbro; desplazamiento, 3.520 toneladas; velocidad, nueve millas por hora.

El *Bakio* estaba asegurado en varias Compañías inglesas.

* * También se ha perdido el magnífico vapor *Aranzazu*, de la matrícula de San Sebastián, propiedad del señor Aristeguieta, que naufragó con cargamento de mineral cerca de Musel (Gijón).

Este buque, de 3.000 toneladas de porte, se dirigía á Avilés desde Bilbao, de cuyo dique acababa de salir, donde había remediado averías de consideración.

La tripulación, compuesta de 22 hombres, se salvó con ayuda de botes y personal del muelle de Gijón.

El *Aranzazu* estaba asegurado en una Compañía de Seguros bilbaína, y el accidente se debe á la violencia del temporal.

* * El vapor *Angel*, de la matrícula de San Sebastián, y de 3.000 toneladas de porte, se perdió totalmente en la madrugada del 2 del actual, á la entrada de la ensenada de Musel, en Gijón, salvándose toda la tripulación.

Necrología.—Víctima de penosa y larga enfermedad, acaba de morir en Gijón el opulento y conocido naviero don Oscar Olavarría, á cuya perseverancia, patriótico celo y desinterés debe aquella ciudad y puerto grandes mejoras, que le han convertido en uno de los más importantes de la costa cantábrica.

El Sr. Olavarría era una de las personalidades más distinguidas de aquella industriosa y rica región, en la que disfrutaba de grande y legítima influencia; como comerciante y naviero gozaba de la consideración, afecto y respeto de todo el mundo.

De su época como Alcalde de Gijón se conservan gratos recuerdos, por su rectitud y próspera administración.

Estaba condecorado con la Gran Cruz de Isabel la Católica. Su muerte ha sido universalmente sentida y su entierro una verdadera manifestación de duelo.

* * Ha fallecido también en Gijón el Comandante de Marina de aquel puerto, el Capitán de fragata D. Antonio González y Fernández.

Era muy querido en la Armada, y en su brillante hoja de servicios cuenta actos muy meritorios como militar y marino.

Mandó los cañoneros *Bulusan*, *Concha* y *Telegrama*, el monitor *Puigcerdá*, la fragata *Almansa* y el crucero *Infanta Isabel*.

Tenía las cruces del Mérito militar y naval rojas por servicios de guerra, y era Comendador de la Orden de San Benito de Avis y benemérito de la patria.

* * También ha rendido el tributo á la madre tierra el Capitán de fragata de la escala de reserva, D. Fernando Desolmes y García, en la ciudad de Valencia, de cuya Comandancia marítima era segundo jefe.

Era Desolmes un jefe pundonoroso, modelo de valor, de disciplina y honradez; mandó los cañoneros *Lezo*, *Pampanga*, *Caviteño* y *Joló*, y fué segundo Comandante de los cruceros *Carlos V* y *Lepanto*.

Lucía en su pecho las cruces rojas del Mérito militar y naval, la placa de la real y militar Orden de San Hermenegildo y otras varias condecoraciones por sus eminentes servicios como militar y marino.

Bibliografía.—Con el título de *Los seguros marítimos en España*, acaba de publicar en Gijón el Sr. D. C. Emmanuelli un interesante folleto, en el que estudia, bajo todos sus aspectos, este asunto de tanta importancia para los armadores y el desarrollo del tráfico marítimo, y donde se encarece la necesidad de su fomento.

El Sr. Emmanuelli presenta en dicho opúsculo un proyecto de estatutos para el régimen del Comité central de los aseguradores marítimos, en el que revela su profundo conocimiento de la materia.

* * El ilustrado Alférez de navío D. Ramón Bullón y Fernández, ha dado á la estampa un interesante folleto titulado *España y la Marina de guerra*, en el que con patriotismo y competencia trata del problema naval español.

Cómo ha de ser este poder naval, qué condiciones ha de reunir la primera escuadra que se construya y cuáles las características del buque que más nos conviene, son cuestiones bien tratadas por el Sr. Bullón, que ha conseguido condensar en las breves páginas de su trabajo varios aspectos de este problema, tan vital para el porvenir de España.

El opúsculo inserta como apéndice un resumen del discurso que el Sr. Maura pronunció en el Congreso de los Diputados recientemente, sobre la necesidad de un programa naval; una representación gráfica del poder naval de las principales naciones; una aclaración del presupuesto extraordinario de 225 millones, concedido por la ley de escuadra de 1887, y algunos datos sobre la artillería Hontoria en los buques de combate, tan interesantes como curiosos y oportunos.

Cartilla de electricidad práctica.—El incansable é inteligente escritor D. Eugenio Agacino, jefe de la Armada, ha publicado la novena edición de esta obra, constituyendo un hermoso libro de 500 páginas, en las que describe con buen método y profusión de grabados, algunos de ellos en colores, las nociones fundamentales de la electricidad, sus aparatos de medida y utilización, sus máquinas productoras, pilas, acumuladores, timbres, teléfonos, telégrafos, conductores, canalizaciones y distribuciones, las centrales de alumbrado, la tracción eléctrica y otras utilidades del fluido.

A 19.000 asciende el número de ejemplares de esta obra en sus diversas ediciones, y en esa cifra está el mejor elogio que puede hacerse de un manual práctico y vulgarizador de la electricidad.

Lives of naval officers.—Con este título acaba de publicar *Mahan* un folleto, notable como todas sus obras, en el que estudia los tipos más salientes en los anales de la Marina inglesa, representantes de características principales en la constitución del personal de una Marina militar.

Son seis dichos tipos: *Hawke*, representante del progreso en la guerra naval del siglo XVIII; *Rodney*, que comparte dicha representación; *Howe*, encarnación del Almirante táctico; *Jervis*, tipo de estrategia y amante de la disciplina; *Saumarez*, incomparable oficial de Estado Mayor y Comandante de división, y *Pellew*, ejemplar Comandante de buque.

Con ellos complementa detalladamente el estudio que publicó de *Nelson*, en quien personifica el poder marítimo de la Gran Bretaña.



MOVIMIENTO POSTAL MARÍTIMO

(Extracto de los telegramas del Lloyd.)

HASTA EL 6 FEBRERO

Aden.—Enero, 30.—*Carthage*, salió de Bombay para Londres, con la Mala de la India.
Aden.—Febrero, 2.—*Persia*, salió de Londres para Bombay, con la Mala de Europa.
Cádiz.—Enero, 30.—*Cádiz*, llegó de Londres.
Liverpool.—Enero, 30.—*Játiva*, salió para Valencia.
Liverpool.—Febrero, 1.º—*Elvira*, llegó de Bilbao.
Liverpool.—Febrero, 2.—*Nieta*, salió para Bilbao; *Cecilia*, salió para Barcelona; *Canalejas*, salió para Valencia.
Lisboa.—Enero, 31.—*La Plata*, salió de Buenos Aires para Liverpool.
Singapore.—Enero, 31.—*Isla de Luzón*, llegó de Liverpool.
Southampton.—Enero, 31.—*Danube*, salió, con la Mala, para el Río de la Plata.
Southampton.—Febrero, 1.º—*Philadelphia*, salió, con la Mala y pasajeros, para New-York.
Southampton.—Febrero, 1.º—*Carisbrook-Castle*, salió, con la Mala, para el Sur de Africa.
Bombay.—Febrero, 1.º—*Oriental*, llegó de Aden, con la Mala de Europa del 17 de Enero.
Hongkong.—Febrero, 2.—*Coromandel*, salió de Shanghai, con la Mala, para Europa; *Chusan*, llegó á Shanghai, con la Mala para Europa.
Compañía Trasatlántica.—SITUACIÓN DE SUS BUQUES EN 6 DE FEBRERO DE 1902: *Alfonso XII*, llegó el 2 á Santander.—*Alfonso XIII*, salió el 4 de la Habana para Veracruz.—*Antonio López*, salió el 1 de Barcelona para Port-Said.—*Alicante*, salió el 1 de Colombo para Suez.—*Buenos Aires*, salió el 2 de Nueva York para Coruña.—*Cataluña*, en Cádiz.—*Ciudad de Cádiz*, salió el 5 de Barcelona.—*Ciudad Condal*, en Barcelona.—*Isla de Luzón*, salió el 31 de Singapore para Manila.—*Isla de Panay*, salió el 4 de Santander para Liverpool.—*Joaquín del Piélagos*, Cádiz-Tánger.—*Larache*, en Cádiz.—*León XIII*, llegó el 3 á Málaga.—*M. Calvo*, llegó el 4 á Cádiz.—*Montevideo*, salió el 4 de Habana para Colón.—*Montserrat*, en Cádiz.—*M. L. Villaverde*, llegó el 5 á Barcelona.—*Mogador*, en Cádiz.—*P. de Sarrástegui*, salió el 30 de Cádiz para Nueva York.—*Rabat*, salió el 2 de Vigo.—*Reina María Cristina*, salió el 1 de Montevideo para Las Palmas.—*San Francisco*, salió el 2 de Las Palmas para Fernando Poo.—*San Ignacio*, en Liverpool.

MERCADO DE MINERALES Y METALES

PRECIOS CORRIENTES HASTA EL 6 DE FEBRERO

Minerales.

Carbones.—Barcelona: Cardiff superior, 49 pesetas; Fragua Cardiff, 56; Fragua Ronda, 62; Grinsbi (llama), 44; Glasgow (llama), 44; Newcastle, 40; Cardiff panes, 48.—Cartagena: Newcastle grueso, de 43 á 44 pesetas tonelada; para fragua, de 43 á 44; cok para fundir, á 65; Cardiff, 58; Puertollano grueso, 39; cribado, 37; granadillo especial, 35; lavado, 33; avellana, 31; todo sobre vagón estación Cartagena.
Hierro.—Bilbao: Campanil y carbonatos 1.ª, 10,6 á 11,3 pesetas; Rubio, 51 á 53 por 100, 10,6 á 11.—Cartagena: Manganesífero, 15 por 100 f. á b. 14,50; id. secos, 50 por 100, 8,75.
Plomo.—Linares: Sulfuros con 78 por 100, 9 pesetas; alcohol de hoja, 46 kg. á 12; carbonatos del 50 por 100, 4,50. Se anuncia mala campaña para los valores del plomo en general y para los españoles en particular.
Zinc.—Almería: Calaminas, por 51 kilos, el 30 por 100 (unidad de más, 0,19), 1,40.—Cartagena: Blendas, 54 kilos, el 33 por 100. (Unidad de más, 0,20), 1.
Cobre.—Persiste enorme diferencia entre los precios al contado y los pagados á plazos.

Metales.

Plata.—Cartagena, onza, 13,50 reales.
Azogue.—Londres, frasco, segundas manos, 8,15 libra.
Hierro.—Bilbao, lingote fundición, tonelada, 115 reales; ídem para pudelar, 111.
Acero.—Bilbao, chapa para construcción naval, tonelada, 320 reales.

SECCION OFICIAL

MINISTERIO DE MARINA

Junta para el plan de la futura Escuadra.

Por Real decreto de 29 de Enero anterior, S. M. la Reina Regente se ha servido nombrar Vocales de la Junta que ha de estudiar y proponer el plan de las fuerzas que han de componer la futura Escuadra, á los señores siguientes:

El Almirante de la Armada D. Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbará; el Vicepresidente de la Junta Consultiva, Vicealmirante D. José Navarro Fernández; el Contralmirante D. José María Pilon y Sterling; los Capitanes de navío de primera clase D. Ramón Auñón y Villalón y D. Juan José de la Matta y Montes; el Capitán de navío D. José Ferrándiz y Niño; el Inspector general de Ingenieros D. Joaquín Togores y Fábregas; el Inspector general de Artillería D. Gaspar Salcedo y Anguiano; el Senador del Reino don Joaquín Sánchez de Toca; el Diputado á Cortes D. Antonio Maura; el Representante de la industria privada de construcciones navales señor Marqués de Comillas, y el Armador de la Marina mercante D. Tomás Ibarra.

Nuestros Grabados

Excmo. Sr. D. Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbará, Almirante de la Armada, de brillante historia militar y de prestigiosas condiciones personales, que le hacen ser querido y respetado por toda la corporación, cuya jerarquía suprema desempeña dignamente. De fotografía de Franzen.

El Pelayo, construido en 1887 en Tolón, en los astilleros de la Sociedad «Forges et Chantiers de la Méditerranée». Desplaza 9.918 toneladas. De fotografía de los señores Viuda é hijos de J. Goday.

Cardenal Cisneros, construido en el Arsenal de Ferrol, y botado al agua en 1897. Desplaza 7.000 toneladas, y está actualmente en armamento. De fotografía de nuestro corresponsal en Ferrol.

Numancia, primer buque de guerra que dió la vuelta al mundo. Desplaza 7.300 toneladas. De fotografía del señor Alesson.

Osado, construido en el Clyde, en 1897. Desplaza 430 toneladas. De fotografía de nuestro corresponsal en Ferrol.
Ariete, construido en 1886. Desplaza 123,28 toneladas. De cliché del Sr. Alesson.

Vasco Núñez de Balboa, construido en 1895. Desplaza 300 toneladas. De cliché del Sr. Alesson.

Campeón de Europa, en 1901, Mr. Herman J. Barrelet, conquistó el campeonato, perteneciendo al Club náutico de Enghien, el 17 de Agosto último, en Zurich, navegando en esquife. De ilustración de la *Rivista Nautica*.

Cargando en la mar. Entrando en puerto. Descargando al muelle. De fotografías del Sr. D. Eugenio Bayo.—*Embarcando la red.* De fotografía del Sr. Tejera.—*Saliendo á pescar.* De fotografía del Sr. Alesson.—*Calando la red.* De fotografía del Sr. D. Eugenio Bayo.

Voltegeando, balandros del Club náutico de Santander. De fotografía remitida por el Sr. Gutiérrez Vélez.

Un lobo de mar, de fotografía del Sr. Aristeguieta.

Mano y torso tatuados, ilustraciones del Sr. G. de Federico.

Vapor «Campania», de la Compañía Cunard. Desplaza 19.000 toneladas; tiene 30.000 caballos de fuerza con una marcha de 22 millas por hora y un consumo de 475 toneladas de carbón diarias. De ilustración del *Cassier's Magazine*.

MADRID.—Romero, impresor.—Libertad, 31.