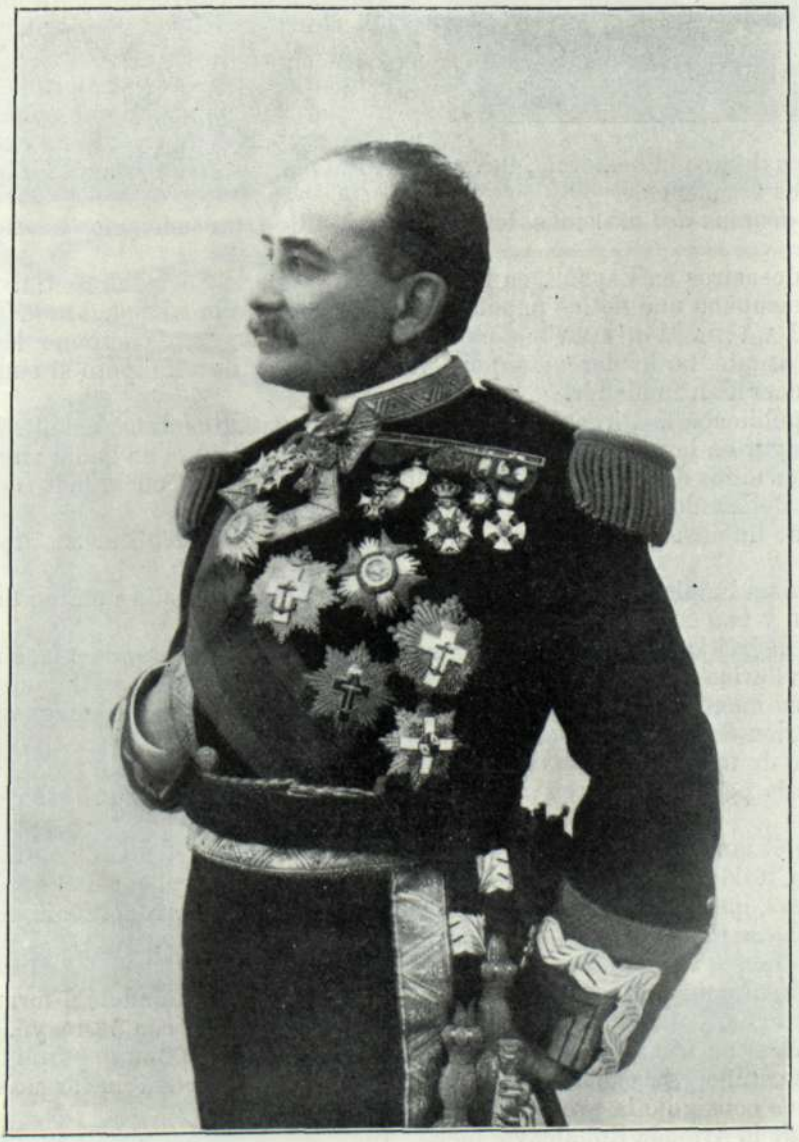
LA VIDA MARÍTIMA

REVISTA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO
MARINA MILITAR DEPORTES NÁUTICOS
PESQUERÍAS É INDUSTRIAS DEL MAR.

Órgano de propaganda de la LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

Año I.—Núm. 7 — 10 Marzo de 1902



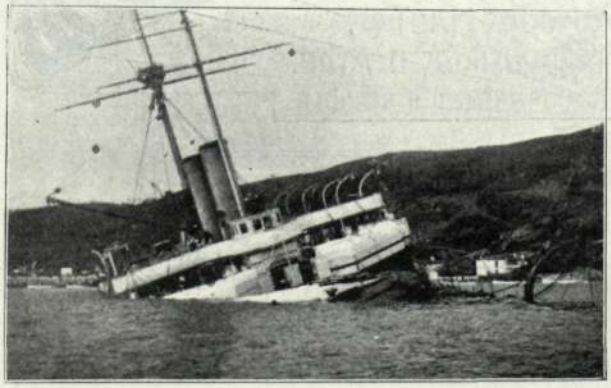
El Marques de Pilares

EXCMO. SR. D. RAMÓN AUÑÓN Y VILLALÓN

Socio fundador de la Liga Marítima.

© Biblioteca Nacional de España

MARTÍN FERREIRO



Al constituirse la Liga Marítima, sus organizadores convocaron para formarla á los constructores de buques, armadores, navieros, pilotos, maquinistas, marineros, pescadores, fomentadores, industriales, y á cuantos elementos forman ese conjunto llamado Marina y sus industrias derivadas, donde concurren la ciencia, el capital, el trabajo y el valor.

También fué convocada para formar parte de este concierto la Sociedad Española de Salvamento de Naúfragos.

No podía menos de suceder.

¡El mar! Ese elemento que es para el hombre una mina inagotable, de cuyo seno extrae cuantiosos tesoros, á través del cual hace el comercio, lleva la civilización y acarrea grandes riquezas, suele hacer pagar muy caro estos beneficios.

Los naufragios, *dramas del mar* más terribles que los que presenciamos en tierra, suelen causar muchas víctimas.

Para evitar sus desastres en España, en lo posible, se fundó la Sociedad de Salvamento, institución humanitaria que desempeña uno de los papeles más hermosos en la sociedad moderna.

Los lectores de La Vida Marítima la conocen; saben lo que es, y como no les vamos á enseñar nada nuevo en este asunto, no hablaremos, por ahora al menos, de ella, pero sí cumple á nuestro propósito hacerles conocer á su fundador.

Todos los años publicaba la Dirección de Hidrografía, entre otros datos estadísticos, el de los naufragios que tenían lugar en las costas de España é islas Baleares. Esto se hacía marcando en un plano con puntos negros los sitios donde se efectuaban los siniestros, y el encargado de este trabajo era D. Martín Ferreiro, delineador constructor de cartas de la Dirección.

Cualquiera que no hubiese sido Ferreiro se hubiera concretado á realizar su trabajo con el mayor esmero posible.

Pero Ferreiro era un hombre excepcional. A una grandísima modestia unía un talento poco común una gran ilustrac ión y una caridad inagotable.

Aquellos puntos negros que señalaba en el mapa, eran para él una representación cruel de los horrores que se desarrollarían en los sitios marcados y de las escenas de angustia que allí pasarían, que no se apartaban de su mente; soñaba con ellos, los veía siempre fijos en su imaginación, y sus nobles sentimientos le sugerían estas ideas.

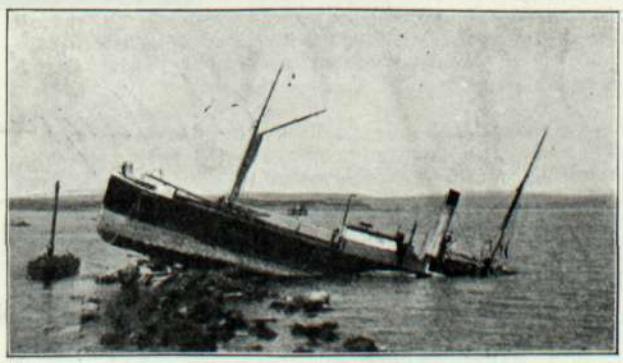
¿No habría medio de transformar en consoladora esta fatídica estadística?

¡Qué hermoso sería poder señalar en el mapa «Aquí se salvaron los náufragos de un buque», y no «¡Aquí perecieron!»

El deseo tuvo en él tanta fuerza, que se apoderó de todo su ser, y teniendo en cuenta la grandiosidad del pensamiento, no dudó un momento en acometerlo, olvidándose, quizás la única vez en su vida, de sus escasas fuerzas, quién sabe si porque la magnitud de su empresa la media, no por su poco valer, sino por su mucha caridad, y le resultaba posible y hasta hacedera.

Como quiera que fuese, Ferreiro la acometió.

En 1868 se dirigió al país, por medio del periódico *La Epoca*, excitándole á formar la Sociedad de Salvamento de Náufragos, y aunque no tuvo resultado alguno, no por eso desmayó. Al contrario, emprendió con nuevo vigor su trabajo, publicó en la *Revista de Marina* una importantísima Memoria sobre el salvamento marítimo y la conveniencia de establecer la Sociedad encargada de él, y después de incesantes trabajos consiguió la protección del entonces Almirante de la Armada Rubalcava, merced á la cual pudo sentar las bases de tan humanitaria institución.



Así nació la Sociedad de Salvamento, á la que tiene que ir siempre unido el nombre de Ferreiro.

Gracias á él, España cuenta hoy con esta benéfica institución.

Hizo su reglamento, lo hizo todo, y venció cuantas dificultades se le presentaron sin que desmayara su ánimo, exclamando frecuentemente que era *lástima que no se viera el mar desde la Puerta del Sol*, pues su vista, sobre todo cuando

© Biblioteca Nacional de España

Pérez de Páez, FOT.

SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS (EJERCICIOS)

© Biblioteca Nacional de España

EXCMO. SEÑOR MARQUÉS DE REINOSA

Presidente de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos.

estuviese atemporalado, sería sin duda el mejor agente de propaganda.

Aunque le faltó esta cooperación, su fe y su constancia le proporcionaron el triunfo de la aspiración de toda su vida.

Ferreiro nació en Madrid el 10 de Mayo de 1830; desde muy joven se dedicó al estudio de las matemáticas, idiomas, geografía y dibujo.

Entró al servicio de la empresa del Atlas de España, que dirigía D. Francisco Coello. Recorrió muchas provincias levantando planos de varias poblaciones, é hizo una triangulación desde las costas de Granada hasta Madrid.

Ganó por oposición una plaza de delineador constructor de cartas en la Dirección de Hidrografía,coadyuvó á la publicación de la edición oficial española del *Código de señales marítimas* y realizó servicios especiales, por los que se le concedieron cruces del Mérito naval y honores de Teniente de navío de primera clase.

Fué el primer secretario que tuvo la Sociedad Geográfica de Madrid, que lo declaró perpetuo, y además de las *Memorias sobre progresos de la Geografía*, que redactaba semestralmente, se deben á su ilustración multitud de artículos relativos á Marina y Geografía, y las obras *Diccionario Marítimo Español*, y *Anuario de Mareas* que publicó en colaboración con los Sres. Lorenzo y Murga.

Representó á España en los Congresos y Exposiciones geográficos de Venecia en 1881 y deParis en 1889.

En 1872 fué nombrado individuo correspondiente de la Real Academia de la Historia por su *Mapa histórico de España en el siglo XIV*.

Era corresponsal de la Sociedad Geográfica de Lisboa, Oficial de Inspección pública de Francia y de la Corona de Italia; tenía las medallas de primera clase de la Sociedad francesa de Topografía, y de las Exposiciones marítimas de Nápoles y del Havre, de las Universales de Viena y de Barcelona; tenía los honores de Jefe superior de Administración civil, y el Ministerio de Marina premió sus meritísimos servicios é incansable actividad con un sobresueldo.

Pero sobre todas estas recompensas encontró Ferreiro otra superior.

En los quince años que estuvo haciendo la estadística de los naufragios, antes de formar la Sociedad, registró la espantosa cifra de 1.800 personas ahogadas.

Cuando falleció, la Sociedad fundada por él había salvado 802 vidas y había premiado á los que, sin pertenecer á la Sociedad, habían salvado á 4.000 más.

El 5 de Abril de 1896, cuando la Iglesia celebraba uno de los misterios más grandes de nuestra santa religión, el Domingo de Pascua de Resurrección, subía á gozar de las dichas celestiales el alma del hombre justo y venerado, á quien debe España la creación de la Sociedad de Salvamento de Náufragos.

Allí seguramente habrá encontrado la justa recompensa que se merecía, en medio de las bendiciones de todas las familias cuyos individuos fueron salvados por su fundación.

Ferreiro murió ese día, pero su recuerdo vive y vivirá siempre unido á su obra bienhechora; y cuando en los temporales, al perderse las embarcaciones, estrellándose contra las rocas de las costas, surjan de éstas los salvadores, los náufragos hallarán que Ferreiro vive, puesto que vive su obra.

El Marqués de Reinosa

La Sociedad española de Salvamento de náufragos, no obstante la poca amplitud de sus recursos, no desmerece de sus similares del extranjero en cuanto á los auxilios prestados y resultados obtenidos en pro de los navegantes.

Recientemente LA VIDA MARÍTIMA ha podido consignar sus crecientes progresos tanto en la adquisición del moderno material de Salvamento cuanto en la concesión de socorros y premios que evidencian la acertada dirección de su ilustre Presidente el señor Marqués de Reinosa, y el aumento cada vez mayor de la acción benéfica de la mencionada Sociedad. —*(N. de la R.)*

© Biblioteca Nacional de España

El problema de la Marina mercante

III

IENE España recursos propios para dar vida á una poderosa Marina mercante?

A raíz del desastre colonial, la creencia casi unánime que dominó en el comercio fué que la Marina mercante había sufrido una herida mortal, pues sin las Antillas y Filipinas no tendría mercados nuestra bandera. Criterio erróneo, propio de nuestro carácter impresionable, y que no solamente niega el estudio, si que también los hechos han venido á demostrar no tenían fundamento sólido aquellos tristes augurios.

Según la última estadística, importamos 3.800.000 toneladas métricas (peso) y exportamos 9.100.000 en números redondos.

El valor medio de la importación es de unos 844.000.000 de pesetas y el valor de la exportación suma aproximadamente unos 688.200.000 pesetas, lo que significa que exportamos 155.800.000 pesetas. Precisa, pues, aumentar la exportación en cantidad ó en valor para que, cuando menos, queden igualadas las dos cantidades.

Los buques entrados con carga suman 7.827.000 toneladas de arqueo, que equivalen á 22.150.000 toneladas métricas (volumen), y los buques salidos con carga suman toneladas de arqueo 12.776.000, equivalentes á 36.155.000 metros cúbicos.

De este tonelaje es español el 63 por 100 en las entradas y el 50 por 100 en las salidas, estado muy lisonjero con respecto á otras naciones marítimas de primer orden, como por ejemplo, Francia, que su pabellón solamente entra en un 26 por 100 en la importación y en un 47 por 100 en la exportación.

El valor medio del metro cúbico de importación es de 38 pesetas, y el valor medio del metro cúbico de exportación resulta á 19 pesetas.

Esto demuestra que nuestra exportación se compone, en globo, de mercancías de poco valor relativo, esto es, de mucho volumen y poco precio, como son los minerales en bruto y la sal.

Voy á plantear un cálculo que, si en verdad no ofrece exactitud, da una idea ligera del tonelaje á que puede aspirar nuestra Marina mercante. Hemos visto que la importación es, como promedio, de 3.800.000 toneladas, y suponiendo buques de 2.000 toneladas Morson, equivalentes á 5.660 metros cúbicos, y que, como término medio, estos buques hagan seis viajes al año, resulta que esta importación necesita 116 buques de aquella capacidad; pero suponiendo también que á cada metro cúbico corresponde una tonelada de peso, lo que en la práctica no resulta por la diferencia de pesos específicos de las mercancías.

En la exportación tenemos 9.100.000 toneladas, y si hacemos un cálculo análogo al anterior, resulta que necesitamos 268 buques de 2.000 toneladas. Según la última lista oficial de buques, teníamos 276 vapores de un tonelaje mayor de 1.000 toneladas, y hay 45 de ellos mayores de 3.000 toneladas. La última lista del *Buerau Veritas* asigna á nuestro pabellón 428 buques, con 455.790 toneladas netas de registro, equivalentes á 1.289.886 toneladas métricas, que multiplicadas por seis, número de viajes en un año, resultan toneladas 7.739.316. Pero como en la exportación nuestra bandera sólo figura en un 50 por 100, tenemos que solamente cargó 4.550.000 toneladas. Sobran, pues, para el tráfico actual más de tres millones de toneladas en buques de vapor. Si todo el movimiento de exportación se efectuara en bandera nacional nos faltaría aún tonelaje, cerca de millón y medio de toneladas; pero esto no es posible por mil causas diversas; en todas las naciones el pabellón extranjero tiene una participación en el movimiento comercial, y á mi entender, todo lo más á que puede aspirar una nación que vive en buenas relaciones económicas con los otros pueblos, es que su bandera cubra el 75 por 100 de su tráfico marítimo-comercial.

El remedio no está en el aumento de tonelaje sin fundamento; lo que hay que procurar es que aumente el comercio para que, como consecuencia, surja la necesidad de nuevo tonelaje.

En la hermosa costa cantábrica, desde cuatro años á esta parte, se ha desarrollado un casi furor por la compra de barcos sin motivo justificado; y todo hace sospechar que puede haber sido un espejismo especulativo que causará quizás lágrimas al venir la reacción propia de un estado febril.

De los 276 buques mayores de 1.000 toneladas que izaban nuestra bandera en 1901, 160 pertenecen á la matrícula de Bilbao, y de ellos 100 justos fueron adquiridos durante los últimos tres años, advirtiendo que el tonelaje medio de ellos alcanza 2.500 toneladas. No se comprende este aumento si observamos en la balanza comercial que la importación solo ha aumentado en 16 por 100, y en cambio la exportación ha disminuido un 23 por 100 en estos últimos años.

No es solamente en la costa cantábrica en donde se ha exagerado la nota del aumento del material flotante, pues en algunas naciones extranjeras ha resultado lo mismo. El fundamento de esto es la alza de fletes, que se produjo como consecuencia de haber contratado el Gobierno de Inglaterra más de 200.000 toneladas de buques rápidos para las necesidades de transporte en la guerra del Sud de Africa. El vacío que en sus líneas dejaron estos buques fué llenado por buques de segundo orden ó de otras líneas, y los ingleses, que en todo ven motivo de negocio, elevaron los fletes para engatusar á los incautos, pues que siempre ha sobrado tonelaje de cargo-boats, y llovieron demandas á los constructores, produciendo durante el último año de 1901 la enorme cantidad de 2.655.365 toneladas en 2.103 buques de vapor; de ellos hay el *Celtic*, de 20.904 toneladas, y otros ocho mayores de 12.000. No es este el solo negocio que han hecho los ingleses, sino que han endosado una gran cantidad de miles de toneladas de material *declassé* á las naciones pobres como España. Al quedar desahogada Inglaterra de sus apremiantes necesidades de transporte, y regularizado éste para el servicio de su campaña, han vuelto las toneladas contratadas á su primitivo servicio; y he aquí el *motivo* de la baja de fletes, baja que no se comprende tampoco, pues el movimiento comercial del globo no ha sufrido ninguna perturbación, y las necesidades de transporte aumentan continuamente. Pero ante un envilecimiento tan grande de los fletes, las marinas caras, por material viejo ó por estar cargadas de gabelas, han tenido que amarrarse

© Biblioteca Nacional de España

ante las marinas más económicas ó más protegidas, y este estado durará hasta que el tráfico aumente en proporción á este tonelaje excedente, ó que éste desaparezca, si no todo, en una gran parte.

Por más que me halague, como á todo buen patricio, ver el aumento que ha tenido nuestro pabellón en la lista de las marinas del mundo, miré con desconfianza este movimiento progresivo que no correspondía á ningún aumento de nuestro comercio.

El inolvidable naviero D. Pablo M. Tintorer, en una carta de fecha 13 de Junio de 1879, dijo á D. Federico Nicolau que la Marina española no debe aspirar sino al tráfico directo entre España y el extranjero y vice-versa, pero no entre puertos extranjeros.

Esta es la verdadera Marina, la que necesita el comercio nacional.

Todo excedente de tonelaje ha de ser perjudicial, á no ser que vaya en busca de fletes por los puertos extranjeros á manera de nómadas, y esto solamente pueden hacerlo marinas que se hallen en condiciones muy especiales, por tener mercados en todos los mares, ó sean marinas muy protegidas, como la alemana, ó muy económicas, como la noruega ó la griega.

Pueden darse casos que un excedente de tonelaje pueda vivir, como ha resultado en estos dos últimos años, á causa de la guerra del Transval, pero es una vida efímera que se apaga cuando cesa el estado de desequilibrio anterior.

Ahora nos encontramos en este caso. La Marina bilbaína requiere socorro en una forma cualquiera de protección, pues resulta con un exceso de tonelaje que no le permite luchar con los tipos de fletes que rigen hoy. Deber es de los Poderes públicos acudir en auxilio de tan cuantiosos intereses, comprometidos en alguna de las formas que estudiaremos en posteriores líneas; pero el remedio es difícil que surta todo el efecto deseado, por la sencilla razón de que nuestro tráfico comercial en los actuales momentos no necesita tanto tonelaje, y para que no se arruine habrá que subvencionarlo para que luche en fletes entre puertos extranjeros.

Sólo tendrá vida real cuando, por un acertado régimen económico, tenga más participación en el tráfico de importación y exportación, y cuando nuestro comercio aumente, lo que no es fácil si no se protege muy eficazmente la agricultura, base en España de todas las fuentes de riqueza.

La siguiente estadística nos enseña mucho:

NACIONES	Vapores de más de 100 toneladas.	Tonelaje total.	Comercio en millones de pesetas en oro.	Habitantes por kilómetro cuadrado.
Gran Bretaña	5.621	12.457.111	22.000	132
Alemania	1.115	2.430.206	13.000	104
Estados Unidos	747	1.369.410	11.500	8
Francia	560	1.079.683	8.671	72
Noruega	758	779.398	677	7
España	428	736.011	1.532 (plata)	36
Italia	329	671.804	3.400	113
Rusia	570	550.250	5.110	19 (1)
Austria	210	468.944	3.650	72
Holanda	269	505.790	960	157

(1) Polonia, 73; Finlandia, 19.

NACIONES	1876 Buques de vapor de más de 100 toneladas.	1876 Tonelaje total.	1886 Buques de vapor de más de 100 toneladas.	1886 Tonelaje total.
Gran Bretaña	3.299	3.362.992	4.906	6.543.615
Alemania	226	226.888	529	601.973
Estados Unidos	605	789.828	379	506.668
Francia	314	334.334	468	743.660
Noruega y Suecia	219	88.660	329	137.377
España	230	176.250	356	399.577
Italia	114	97.582	158	204.058
Rusia	151	105.962	218	165.447
Austria	78	81.269	105	135.145
Holanda	126	134.600	167	210.549

NACIONES	1876 Habitantes por kilómetro cuadrado.	1876 Comercio en pesetas (oro).	Aumento de población, 1876 á 1901 por kilómetro cuadrado.	Aumento de comercio. 1876 á 1901
			25	
Gran Bretaña	107	15.798.275.000	24	+ 1,4
Alemania	80	8.082.500.000	1	+ 1,6
Estados Unidos	7	5.841.070.000	4	+ 2
Francia	68	9.456.300.000	1,3	— 0,89
Noruega	5,7	399.749.000	3	+ 1,7
España	33	836.000.000	19	+ 1,8
Italia	94	2.544.000.000	5	+ 1,34
Rusia	14	3.513.200.000	4	+ 1,45
Austria	68	2.579.556.000	29	+ 1,4
Holanda	128	635.768.700		+ 1,5

1876-1901

Aumento en toneladas de las diez marinas siguientes:

Gran Bretaña	3,4
Alemania	10,7
Estados Unidos	1,7
Francia	3,2
Noruega	8,5
España	4,2
Italia	7
Rusia	5,2
Austria	5,8
Holanda	3,8

Comercio por habitante en 1901.

	Pesetas.
Gran Bretaña	529
Alemania	237
Estados Unidos	151
Francia	224
Noruega	302
España	85
Italia	105
Rusia	44
Austria	80,50
Holanda	185

Movimiento de los principales puertos, en toneladas.

Toneladas de arqueo entradas.

ROTERDAM			HAMBURGO		
1880	1.681.000	+ 3,8	1880	2.766.000	+ 2,8
1899	6.323.000		1899	7.765.000	

© Biblioteca Nacional de España

AMBERES			AMSTERDAM		
1880....	3.064.000	+ 2,24	1880....	1.076.000	+ 1,7
1899....	6.873.000		1899....	1.812.000	
BREMEN			DUNKERQUE		
1880....	1.169.000	+ 2	1880....	765.000	+ 1,8
1899....	2.406.000		1899....	1.365.000	
LONDRES			MARSELLA		
1880....	5.970.000	+ 1,6	1880....	2.769.000	+ 1,7
1899....	9.437.000		1899....	4.699.000	
BURDEOS			HAVRE		
1880....	1.012.000	— 0,96	1880....	1.969.000	+ 1,1
1899....	971.000		1899....	2.175.000	
LIVERPOOOL			BARCELONA		
1880....	1.913.000	+ 1,25	1901....	1.827.305	+ 2,38
1899....	6.152.000		1878....	767.345	

Y basta por hoy de estadísticas, que seguramente serán áridas para nuestros lectores. En el artículo siguiente veremos la enseñanza que nos dan los números anteriores.

JOSÉ RICART Y GIRALT.

Barcelona 20 de Febrero de 1902.

En todos los años la balanza económica de importación y exportación del año anterior se publica en una de las *Gacetas de Madrid* de la primera quincena de Febrero. Este año ha salido en la *Gaceta* del día 21; así es que no la he tenido á la vista para los cálculos de este artículo, que he tenido que emplear los datos referentes á los once primeros meses del año anterior, añadiendo á los valores un onceavo. El error no es mucho, y no influye en el objeto que me propongo en este estudio. Las cantidades verdaderas son: importación, 846.776.949 pesetas; exportación, 692.' 70.584 pesetas.

MAS DEL "PAN NEGRO„

En 1900, cuando por vez primera desembarcó en Londres un cargamento de carbón americano (de Pitisburg), el periódico festivo *Punch* publicó una caricatura representando á *John Bull* desmayado ante un saco de hulla, que el *primo Jonathan* desembarcaba en pleno muelle de la capital británica.

El periódico humorístico dió la verdadera nota del pánico que cundió entre las clases fabriles y comerciales de Inglaterra al arribo de aquel barco cargado de «carbón enemigo»; espanto comparable al que hubiese producido el retorno del *Mayflower* con los famosos puritanos, antecesores de los Mackinleys y Roosewelts.

Un cargamento de carbón importado en Inglaterra era el disparo más certero al corazón de todo el poderío inglés. No hay exageración, y vamos á verlo.

Sin profundizar mucho en el estudio de la historia de Inglaterra, bien se nota en toda su política secular un pensamiento persistente, una orientación, como ahora se dice, decidida á crear una fuerza marítima tal, que asegurase el Reino Unido el predominio de los mares.

Desde los tiempos de Isabel se acentuó más este propósito; la fortuna ayudó á los ingleses, y la catástrofe de nuestra «Invencible» les descartó el rival más poderoso que tenían en el mar, y la campaña de Holanda destruyó el poder también temible de este reino.

Desde aquel día Inglaterra dominó los mares, y creció á la par en importancia su comercio y su poder marítimo, mientras declinaba rápidamente el de sus antiguos rivales.

A conservar y acrecentar ese poderío ha sacrificado la política inglesa todos sus esfuerzos. Solo un momento hubo en que peligró seriamente ese poder: cuando Bonaparte la estrechó con el famoso «bloqueo continental», y preparó la invasión de Inglaterra en el campamento de Boulogne-sur-mer.

Cuéntase que por entonces se presentó al Emperador un modesto industrial, americano llamado Roberto Fulton, proponiéndole la adquisición de un invento para hacer marchar á las naves sin auxilio del viento y de los remos.

Fuese porque Napoleón anduviese absorto en la combinación del plan de la campaña que terminó en Austerlitz, ó porque no comprendiese el alcance del invento de Fulton, el caso fué que tal invento quedó rechazado, y el grandioso descubrimiento de la navegación á vapor fué á parar á manos inglesas; de modo que lo que pudo ser un daño, resultó inmenso beneficio para la potencia marítima de la Gran Bretaña.

La consolidación del poderío naval de Inglaterra ha sido tan inmenso, que hoy mismo, cuando visiblemente declina su fuerza en el mundo, la sirve el poder naval de apoyo y sostén contra el mundo entero, que la odia.

Ahora veamos la relación que esto tiene con el «pan negro», de cuyo objeto en apariencia nos hemos alejado con esta digresión.

Naturalmente, el secular propósito de la política inglesa al fomentar su Marina, no era por el puro capricho de hacer pasear su pabellón por los mares, sino crear y desarrollar un activo comercio con todos los países del globo, medio de compensar la pobreza del suelo nacional y obtener ganancias, que han llegado á ser fabulosas.

El suelo inglés apenas producía para alimentar á la mitad de su población; pero la industria ha creado una riqueza, que unida al inmenso tráfico marítimo, acrecentado por el sistema de libre cambio, ha hecho á la nación inglesa una de las más potentes del globo.

Y esa industria ha arraigado y tomado su savia no del suelo, sino del subsuelo, donde un tesoro mineral inteligentemente explotado, mueve y sostiene todo ese gran tráfico y ese gran poder.

El secreto capital de la supremacía inglesa está ahí, en los millones de toneladas de hulla explotadas anualmente; en la enorme producción de ese «pan negro» de la industria, elemento hasta hoy imprescindible de todo progreso fabril.

Desde aquellos años del siglo XVII en que, apenas conocido el valor industrial de la hulla, explotaba ya Inglaterra millares de toneladas, hasta la enorme producción presente, hay un aumento constante y progresivo que demuestra cuán arraigada está en el pueblo inglés la idea de que allí está el elemento de su fuerza.

El crecimiento ha sido tan enorme, que basta ver las cifras de los últimos años:

1895.....	189.227.000	toneladas	métricas
1896.....	195.315.000	—	—
1897.....	102.119.000	—	—
1898.....	202.042.000	—	—
1899.....	220.085.000	—	—
1900.....	225.170.000	—	—

Ese enorme tonelaje no sólo basta á dar movimiento y desarrollo portentoso á la gigantesca industria británica en todos sus variados ramos, facilitándola á precio bajo y con regularidad constante el «pan negro», que es su generador, sino que aún sobran muchos millones después de satisfecho el consumo nacional, y ese sobrante es la gran base de sus tráfico.

La exportación de carbón inglés, incluyendo lo suminis-

© Biblioteca Nacional de España

trado para el consumo de vapores, ha tenido el siguiente aumento:

1895.....	42.508.000	toneladas	métricas
1896.....	44.199.000	—	—
1897.....	47.551.000	—	—
1898.....	47.826.000	—	—
1899	55.337.000	—	—
1900.....	57.860.000	—	—
1901	57.352.000	—	—

de estas últimas fueron trece millones para consumo de vapores.

Como se ve, en el último año ha decrecido la exportación; ya explicaremos sus causas.

Pues bien; ese tonelaje enorme de exportación, esos 57 millones de toneladas exparcidas por todo el globo, han asegurado á la Marina mercante inglesa un tráfico constante, con flete de retorno y á precio remunerador, base de ese desarrollo tan enorme que en las últimas décadas ha conseguido.

En esos 57 millones de toneladas sobrantes de hulla, duplicadas con otros 50 millones de toneladas de mercancías de retorno, que el libre cambio inglés les permite transportar, está el secreto de su fuerza naval.

Ese portentoso tráfico requiere un número de naves extraordinario, y por tanto da vida y trabajo á los grandes astilleros británicos, que no sólo construyen buques para su comercio, sino para el comercio universal, pues es ley de economía que se reduzcan los precios de construcción y se mate toda competencia en razón directa del aumento de producción.

A su vez esas dos grandes y prósperas industrias—la comercial y constructora de buques—dan nueva vida á otras muy arraigadas en el Reino Unido, v. gr., la siderúrgica, las accesorias y auxiliares de la navegacion, la de transportes terrestres, las manufactureras, etc., etc., y sostiene una población industrial perfectamente organizada, que lucha con grandes ventajas en la universal concurrencia.

Este gran poder industrial, esta riqueza ha permitido á Inglaterra aumentar en relación el poder de su flota de guerra, mantener la supremacía naval y hacer con su bandera el comercio de casi todo el globo.

La fuerza ha auxiliado á la riqueza y la riqueza, ha creado la fuerza.

Pero bien se comprende, y así lo han entendido las naciones hoy más prósperas que tratan de imitarla, que todo ese gran torrente circulatorio del comercio inglés, esa poderosa industria tan sabiamente engranada, que con una riqueza crea otra y otra de aquella multiplicando su poderío, tiene por fuerza inicial y propulsora la producción de hulla.

La cuestión estudiada en su fondo se reduce á eso: á una producción que, á precio bajo y servicio constante, satura el mercado interior de carbón; un sobrante que se exporta asegurando fletes de retorno remuneradores á las naves inglesas; una construcción naval que surte á medio mundo y sostiene unas industrias auxiliares potentísimas; una educación marinera perfectísima, etc.

Ahora se comprende que *Jhon Bull* se desmayase ante el saco de carbón del *primo Jonathan*.

La industria carbonífera yankee ha procedido de otra suerte que la inglesa; pero condiciones especialísimas de sus cuencas de hulla, la aplicación de máquinas «arrancadoras» que han abaratado extraordinariamente el precio de obtención, la baratura de sus transportes fluviales y marítimos y otras causas técnicas, han permitido á los americanos progresar á saltos bruscos y elevar en diez años su producción hullera á cifras tan estupendas como éstas:

1899.....	228.688.000	toneladas métricas.
1900.....	249.119.000	— —

superando en 8 y 24 millones, respectivamente, á la producción inglesa.

El tiro, por tanto, dirigido desde Pitisburg al poderío inglés, no iba cargado de perdigones. En efecto, los Estados Unidos, después de cubrir el consumo colosal de su mercado, exportaron desde 1899 unos 7 millones de toneladas, de las cuales *vinieron á Europa* 23.272 en 1899 y 535.500 en 1900, suponiéndose que en 1901 habrán exportado á Europa más de un millón de toneladas, principalmente á Marsella, Génova y Barcelona.

¿Se proponen los yankees seguir el ejemplo de Inglaterra? No cabe duda. Durante algún tiempo se lisonjearon los ingleses de que con el Océano por medio y más de mil millas que recorrer, el peligro del carbón yankee era ilusorio. Todos los cálculos de sus revistas técnicas demostraban con números que sería imposible á los americanos obtener fletes menores de 13 pesos, con lo cual el carbón inglés podía competir ventajosamente en el litoral del Mediterráneo. Luego se habló de subvenciones y primas de exportación, ofrecidas por el gobierno federal; pero aún los ingleses no temieron nada.

De pronto, todos los cálculos, al parecer más exactos, han venido por tierra, y el carbón yankee ha venido por mar á fletes inverosímiles de 7 y 6 pesos.

El peligro es ya cosa seria. «Los galos están á las puertas del Capitolio», y el *primo Jonatham* no se contenta con mandar un saco, sino cargamentos seguidos de sus combustibles.

Al propio tiempo, las cuencas carboníferas de Alemania, Bélgica y Francia han forzado su producción, sobre todo la primera, cerrando muchos puertos al comercio inglés.

¿Qué nuevo rumbo de defensa de su poder toma Inglaterra ante estas serias amenazas, tan serias que su exportación de 1901 es tres millones de toneladas menor que en 1900?

El rumbo que más extraño pudiera parecernos, dada su política tradicional.

En primer término, en 1901 se ha visto obligada á imponer un derecho de un schelling por tonelada á la exportación de carbones; impuesto que solo tiene precedente en la apurada situación de la guerra de los treinta años, cuando el problema carbonero era muy diverso del presente. La sangría suelta de la guerra del Transvaal ha abierto esta herida en el costado de Inglaterra, y esto sólo explica la baja de su exportación, no compensada con algún aumento en el carbón para buques, pues estos han sido, en su mayor parte, trasportes y buques de guerra para la misma guerra de Africa y campaña de China.

Lo más sorprendente del suceso es que el Ministro de Hacienda, al defenderse del cargo que, naturalmente, le hacían las oposiciones, de que bajaría la exportación con el impuesto, lo cual significaba una rectificación á la política tradicional, dijo que ya contaba que eso sucediera; pero que, en la situación presente, lo que procede estudiar es si conviene más á Inglaterra «mantener una gran exportación de hulla ó tener siempre asegurado, á buen precio, el consumo de su mercado interior».

Esta declaración, que se ha tomado muy en serio hasta por las revistas técnicas inglesas, tiene singular importancia.

¿Es que Inglaterra, ante la lucha del comercio de carbones que se avecina, en vez de prepararse á forzar su producción y tomar posiciones ventajosas se *achica*, como decimos acá

© Biblioteca Nacional de España

en términos manolescos, y prepara una prudente retirada?

Esto sería de gran trascendencia en el comercio universal, sobre todo en Europa.

La razón, según han apuntado personas peritas, consiste en que las trabajadas cuencas carboníferas del país de Gales y otras de que Inglaterra ha extraído centenares de miles de toneladas, van ya al agotamiento.

Por lo menos, los trabajos subterráneos han de ser cada día más profundos y costosos, el precio de obtención sube de manera alarmante, y se teme que el afán inmoderado de la competencia y el lucro empuje ciegamente á los mineros á forzar sin cuenta la explotación, y en plazo próximo se halle la industria hullera inglesa imposibilitada de competir en el mercado exterior, y aun el mismo mercado propio se vea desatendido.

Inglaterra teme verse tributaria de la hulla extranjera, pues comprende que aquel día no habrá piedad para ella.

Otros niegan estos rumores, estas hipótesis y esos cálculos, y siguen aferrados á la política tradicional: mantener la supremacía del comercio exterior con la producción de hulla.

Pero recientemente se ha dictado una disposición por el Gobierno británico que ha dado mayor color de verdad á la primera hipótesis, puesto que ha designado una comisión de Ingenieros, mineros y personas peritas que hagan un nuevo estudio de las cuencas inglesas y determinen la cantidad de carbón que encierran, época en que pueden cubrir el consumo, precios de costo, etc.

Y aunque es punto menos que imposible lo que á tal comisión se la pide, parece indicar que Inglaterra se preocupa y estudia el asunto para nueva orientación de su industria y comercio de carbones.

En fin, que el tiro del *primo Jonatham* ha dado en el blanco.

¿Qué tiene todo esto que ver con nuestra España? ¡Tanto, que no cabe decirlo en este artículo!

ALFONSO ORTÍZ DE LA TORRE.

«FAME»

La telegrafía sin hilos aplicada á la navegación

II

DEJAMOS iniciadas en nuestro anterior artículo diversas cuestiones referentes al desarrollo y aplicación que el novísimo sistema de comunicaciones puede tener, y muy especialmente en el orden marítimo mercantil.

Razonaremos hoy acerca de esta importantísima adaptación, la que más puede interesar á los lectores de una Revista naval, y la que ciertamente ofrece campo ancho, terreno bien abonado, bajo la forma de una gigantesca flota, ávida para sus conveniencias comerciales de que un tal sistema llegue al fin á colocarse, por su perfecto y fácil funcionamiento, alcance, eficacia en todo momento, correspondencia con semáforos y estaciones de señales, gastos de adquisición y entretenimiento, etc., etc., en condiciones de vulgarización grande y utilidad inmensa.

No sobrará, para un análisis de esta especial naturaleza, exponer previamente los casos, más principalmente de orden marítimo, en que con indiscutible seguridad, que casi pudiéramos llamar absoluta fijeza, se encuentra ya en funcione la telegrafía sin hilos.

Leyendo Revistas, hojeando libros y preguntando á los directamente interesados en estos asuntos, hemos llegado á poder formar la estadística que á continuación exponemos, quizás la primera que se hace en esta novísima y original materia.

Estaciones con telegrafía sin hilos en las costas y que están ya funcionando:

Hurst Castle	Estaciones de señales de las costas de Inglaterra é Irlanda. Pero está contratado el establecimiento del sistema en todas las del Lloyd, encontrándose muchas en los trabajos de ejecución.
Douvres	
Cornwall	
Withernsea	
Caister	
North Foveland	
The Lizar	
Holy Head	
Port Stewart	
Rosslare	
Crookhaven	
La Panne	Estación en Bélgica.
Borkum Ligthouse	Costas de Alemania.
Borkum Riff Lightship	
Nantucket Lightship	Estados Unidos, y se está *montando en todas las estaciones metereológicas de la Costa del Atlántico.*
Siasconset	
San Francisco (California)	
Isla Belle	Canadá (Golfo de San Lorenzo).
Semaphores de Onessant	Francia.
— Saint Mathieu	
— Par-au-Duc	
— Stiff	
— Toulon	
— Port-Vendres	
— Calais	
— Portzic	
Cádiz (1)	España.
Matagorda	

En buques:

Buques de guerra franceses	46
— ingleses	78
— de otros países	28

(1) Establecido por la Compañía Trasatlántica para comunicar sus oficinas de Cádiz con el establecimiento marítimo de Matagorda, situado á cinco kilómetros.

© Biblioteca Nacional de España

Compañía Cunard	5
Lloyd Alemán	4
Hamburguesa Americana	4
Compagnie Trasatlantique	2
Beaver Line	2
Belgian Mail Packets	2

En los Estados Unidos, Austria, África del Sur, África Central y República Argentina, nos consta se están haciendo instalaciones numerosas en estos momentos para servicios de tierra; y no es escaso tampoco el número de las ya montadas en Europa para servicios de particulares, prácticas de los ejércitos, comunicaciones de plazas y fuertes y otros empleos de índole análoga.

Como se aprecia bien la importancia de todo este desarrollo ligeramente apuntado es diciendo que la telegrafía sin conductores sólo data del año 1900, y que su aplicación práctica comenzó á verificarse á principios del próximo pasado año de 1901.

Por lo que á su desenvolvimiento en lo futuro se refiere, hace formar clara idea el considerar que no es el sistema Marconi—que tanto suena—el único que se emplea.

Disfruta de aceptación grande, y muy merecida por cierto, el de Rochefort, que es el reglamentario empleado en la Marina militar de Francia; Mr. Ducretet, Ingeniero constructor, tiene asimismo dispositivos de telegrafía sin hilos que ninguno de ellos tiene relación alguna con los del sistema Marconi; están muy bien conceptuados y se aplican con el mayor éxito.

Y sería largo y pesado enumerar uno por uno los diversos elementos componentes de las estaciones transmisoras y receptoras, patentados por Tissot, Popoff, Slaby Lodge, Tesla, Voisenak, Lecarme, Branly Blondel, Guarini, Tommasina y tantos otros, con cuyo inteligente concurso han dado á las ondas eléctricas descubiertas por Hertz—y por eso muy justamente llamadas en recuerdo de aquel sabio alemán—la brillante aplicación que Branly con la radioconducción y Marconi con sus dispositivos especiales complementaron, resolviendo así el difícil é interesante problema de las comunicaciones sin conductor.

En este mismo orden de ideas que hoy venimos considerando, y como elemento práctico que mucho ha de contribuir á la propagación y desarrollo del sistema, merece consignarse en este lugar la existencia de la «Marconi International Marine comunication C.°», constituída en Inglaterra en Junio de 1901 con capital de 350.000 libras, ó sean 12 millones de pesetas, y para el fin de explotar el sistema Marconi en todos los lugares del globo.

Sus Directores, que se hallan establecidos en Inglaterra y en muchas partes del continente, han puesto á tributo sus influencias para que la telegrafía sin hilos sistema Marconi se aplique á fines de orden marítimo por todos los países bajo una base internacional que, aunque no se ha llegado á establecer todavía, encuéntranse en muy buen camino las gestiones á este objeto planteadas.

A esta Compañía débese también el contrato verificado con el Lloyd inglés, en virtud del cual se empleará el sistema en todas las estaciones de señales que aquella institución tiene establecidas en todos los lugares del mundo; pero no se han de utilizar más que los aparatos que suministra la «Marconi Company», con exclusión de todo otro sistema.

Este compromiso tiene de duración catorce años y quedan asimismo obligadas las estaciones á recibir despachos de los buques y transmitirlos, pero sólo si están dotados con los aparatos de la patente ya dicha.

Acerca de este verdadero monopolio, sabemos por medio cierto que los representantes é interesados en los otros sistemas de telegrafía sin hilos están ya al habla con la *Marconi Company*, y es seguro que, cualquiera que sea el sistema, las estaciones de señales y los buques recibirán y transmitirán los telegramas.

Entre los demás extremos del contrato figuran algunos que deben ser conocidos.

Está previsto en él que donde sea aconsejable la existencia de un centro para comunicar con buques por la telegrafía sin hilos y la estación montada ya por el Lloyd quede á más de 20 millas de distancia, se establezca otra nueva, y desde luego, comunicación telegráfica ordinaria, en conexión con las líneas de tierra y la telegrafía sin hilos para los barcos.

Se han hecho arreglos también en este contrato, en virtud de los cuales á las líneas del Atlántico que tengan instalado el aparato Marconi, se les comunicarán las últimas noticias más importantes tan pronto como estén en el radio de acción de las costas de América é Inglaterra. Esto mismo se practicará en las demás rutas del mar, á medida que el empleo de la telegrafía sin hilos se vaya extendiendo.

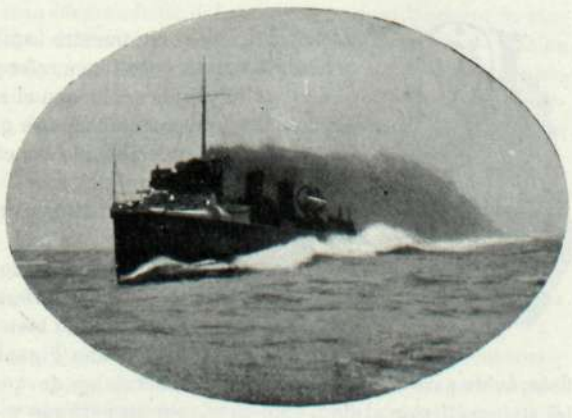
Los pasajeros de estas líneas pueden, desde luego, hacer uso de este sistema de comunicación, bastando para ello entregar al Sobrecargo el telegrama y la adición de seis peniques por palabra, como complemento al costo de tarifa que rija en tierra para el mismo.

La generalidad de los hombres de negocios que viajan por estas líneas es seguro que muy pronto estimarán como una necesidad el empleo de estos telegramas, que les permite desde á bordo saber con antelación el estado de las cotizaciones, las novedades de orden mercantil y todo aquello cuyo anticipado conocimiento les es provechoso.

Y dicho se está que si en las Bermudas y las Azores se establecen estaciones, como parece acordado, y si el alcance eficaz de la telegrafía sin hilos sigue en progresivo aumento, como esperarse debe al ser factible aumentar el poder de emisión que la onda hertziana requiere, quizás no transcurra el año 1902 sin que sea prácticamente posible—porque teórica y científicamente lo es ya,—efectuar toda la travesía de Europa á América un vapor, sin haber perdido ni un solo momento el contacto eléctrico con la tierra de una y otra orilla.

Este hecho, aun relatado con la habitual torpeza nuestra, pone bien de manifiesto, por su consideración sola, lo grandioso del progreso que para la navegación está llamado á ser, la aplicación de la telegrafía sin conductores, el día en que ésta esté suficientemente generalizada y perfeccionada.

EUGENIO AGACINO.



«ALBATROS»

© Biblioteca Nacional de España

SECCIÓN DE LA LIGA MARÍTIMA

Acta de la sesión celebrada por la Junta Central el 28 de Febrero.

PARA tratar de los asuntos pendientes se reunieron en casa del señor Presidente de la Junta Central los Sres. Maura, Sánchez de Toca, Saavedra, Marqués de Reinosa, Torelló, Gutiérrez Vela, Fernández Unibaso, González Luna y Navarrete, tomando parte, por escrito, en la deliberación los Sres. Marqués de Comillas, Ibarra y Ricart y Giralt. El Secretario general dió lectura del Acta de la sesión anterior, que fué aprobada.

Acto continuo dió cuenta de los acuerdos cumplimentados en el orden siguiente:

Primero. De haber sido cursada al señor Ministro de Marina la instancia que por conducto de la Liga le dirigió la Asociación Náutica de Barcelona solicitando el mantenimiento íntegro del acuerdo núm. 16 del Congreso, referente al mando de buques de la Marina mercante.

Segundo. De haber dirigido una comunicación al señor Ministro de Marina dándole gracias por cuanto se sirve manifestar sobre el asunto anterior y sus anexos en la Real orden de 9 de Enero pasado.

Tercero. De haberse cursado al señor Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas la instancia que la Junta local de Ayamonte le dirige con reiterada súplica de que se eviten los daños que sufren las industrias pesqueras de aquella comarca por las aguas sulfatadas del Guadiana.

Y cuarto. De haberse dirigido una exposición al señor Ministro de Hacienda suplicándole que habilite la Aduana de Tarifa para el pequeño comercio de cabotaje con la vecina costa africana.

Pasó á dar cuenta luego el Secretario de los asuntos pendientes de tramitación, por el orden siguiente:

1.º De la Asociación Internacional de la Marina solicitando de la Liga que contribuya con sus proposiciones é informes á facilitar la manera de adjudicar el premio Pollok á la mejor obra de preservación de colisiones y naufragios. La Junta acordó que pasara á informe de las Secciones de Navegación y de Salvamento de náufragos.

2.º Del estudio recibido del Capitán de la Marina mercante Sr. Foronda sobre un sistema de señales lumínicas y fonéticas para evitar abordajes. La Junta acordó que, previo el examen necesario, fuera comunicado dicho estudio al señor Ministro de Marina, para los fines que procedan.

3.º De la comunicación recibida del señor Ministro de Marina recabando el concurso de la Liga para que le informe y proponga fórmula de conciliación en las divergencias planteadas entre las Asociaciones de Navieros y Maquinistas de Bilbao, con motivo de las nuevas contratas de los servicios del personal de esta última Asociación, y de haber recurrido su Presidente al señor Ministro, mediante razonada instancia, que remite, manifestando que están dispuestos á aceptar el arbitraje ó fórmula de conciliación que proponga cualquier entidad, por él designada, prestigiosa, neutral y competente en asuntos marítimos, donde todas las clases é intereses tengan representación.

De comunicación análoga recibida del Presidente de la Asociación de Maquinistas participando su petición al señor Ministro y su previa conformidad con el dictamen de la Liga, que también solicita.

De telegrama dirigido por el Presidente de la Liga al de la Asociación de Navieros de Bilbao, comunicándole las anteriores iniciativas é invitándole para poder someter á la Junta imparcialmente las razones y designios de ambas partes, á que dijere por escrito ó de palabra cuanto estimare oportuno, cooperando al acierto de la mediación que á la Liga corresponde.

De telegrama recibido del Presidente de la Asociación de Navieros de Bilbao, agradeciendo la deferente invitación, pero sintiendo no poder aceptar los oficios de la Liga en cuestión, que juzga de competencia y dignidad del armador para sostener la subordinación en los buques, que es lo importante, pues la cuestión económica la estima secundaria.

La Junta, previa lectura de la contrata y del extracto de la instancia remitida por el señor Ministro, después de maduro examen del asunto y teniendo en cuenta que no podía oir á las dos partes contendientes, según el señor Ministro indica en su comunicación al solicitar de la Liga información y soluciones, y ella necesita para mediar como árbitro ó amigable componedor, y aun como informante, estimó que no podía intervenir en el asunto en el sentido indicado por el señor Ministro y por el Presidente de la Asociación de Maquinistas, con sentimiento, por verse privada de medios para concertar y representar unidos, en esta ocasión, los intereses de dos entidades que forman parte de la Liga, efecto de la ausencia de una de ellas en el debate.

Acordó hacerlo así presente al señor Ministro de Marina, remitirle cuantos antecedentes ha reunido sobre el asunto, entre ellos un informe del letrado Sr. Bergamín, presentado por el Vocal Sr. Fernández Unibaso, y una comunicación del Fomento de la Marina Española, de Barcelona, reiterarse dispuesta á intervenir en la cuestión, siempre que las dos partes litigantes puedan ser escuchadas, y hacer constar en Acta el voto del Sr. Fernández Unibaso, insistente en la mediación de la Liga por él solicitada como Presidente de la Asociación de Maquinistas y el del Sr. Ricart y Giralt, opuesto á cuanto tienda á rebajar los sueldos de las clases embarcadas.

4.º Del concurso para un Código Marítimo. En vista de los informes de la Ponencia y de la Secretaría sobre los tres trabajos presentados, y de que la extensión de éstos no ha permitido que haya recaído aún dictamen definitivo sobre ellos, ni éste puede ser objeto de una sola sesión, se acordó que la Ponencia celebrara con ese objeto las reuniones que estime necesarias para la inmediata resolución de la Junta.

5.º De la comunicación recibida de la Junta Provincial de Cádiz, remitiendo relación del número de sus socios, ascendentes á 202.

6.º De las comunicaciones recibidas de la Junta Provincial de La Coruña, participando su constitución y sus propósitos de coadyuvar á los trabajos de la Junta Central, colaborando desde luego al desarrollo de los diez primeros acuerdos del Congreso Marítimo, mediante razonado informe, y proponiendo modificaciones de la penalidad aplicada á la pesca con dinamita, para impedirla eficazmente, y la creación de Escuelas de pesca provinciales.

La Junta acordó agradecer vivamente las patrióticas iniciativas de la Junta de La Coruña, apoyar esta última proposición mencionada, estudiar sin demora el modo de que la anterior pueda llevarse á la práctica eficazmente, y tener en cuenta la primera en las deliberaciones de la Junta sobre el asunto.

7.º Del término de la información abierta por la Junta para el desarrollo de los acuerdos del Congreso, que constituyen un régimen protector para la Marina mercante, y de los trabajos recibidos, así como del anteproyecto de Bases redactado por la Secretaría, cumpliendo lo acordado en la sesión anterior, para facilitar la deliberación y el dictamen de la Junta sobre las proposiciones que deba presentar al Gobierno.

© Biblioteca Nacional de España

La Junta acordó, dada la importancia y trascendencia del problema, dedicarle una sesión especial, que se celebrará antes del día 10 del corriente mes de Marzo, y circular antes á todos los Vocales el anteproyecto de bases citado.

8.° Del estado de la información abierta para el desarrollo de los acuerdos del Congreso encaminados á la reorganización y reconstitución inmediata del poder naval militar, así como los preliminares de los de la información pública oral y escrita que se ha de provocar en el Ateneo sobre la influencia del poder naval en la vida de España, dió también cuenta el Secretário, con aprobación de ésta.

9.° Quedaron pendientes para otra sesión, por no estar aún completos los informes de las Secciones, las mociones referentes á Practicajes, Arqueo de buques, Revisión de títulos de Capitanes y Pilotos amnistiados, Opción de dicha clase para el ingreso en el Cuerpo de Ingenieros geógrafos y posible utilización de sus servicios en algunos cargos consulares.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión.

Madrid 28 de Febrero de 1902.—El Secretario general, *Adolfo Navarrete.* — V.° B.° — El Presidente, *Antonio Maura.*

Extracto de la sesión celebrada el día 7 de Marzo.

El día 7 del corriente mes volvió á reunirse la Junta Central, comenzando el estudio del anteproyecto de bases redactado por la Secretaría para el desarrollo de los acuerdos del Congreso, que constituyen un régimen protector para la Marina mercante.

Deliberó detenidamente sobre su totalidad, teniendo en cuenta las informaciones escritas recibidas de los Vocales ausentes, y acordó en principio las líneas generales á que deberá ajustarse la razonada exposición que á la Liga corresponde dirigir al Gobierno de S. M., con objeto de alcanzar el logro de las aspiraciones en el Congreso manifiestas.

Ocupóse luego de la base primera referente á la navegación de cabotaje, deseosa de poder concertar todos los intereses y opiniones, sin alterar el principio fundamental de que la exclusiva del cabotaje nacional sea para el buque nacional; y comenzó su redacción, cuyo final quedó pendiente de la obtención de datos numéricos y estadísticos, que aseguren el acierto en resolver de un modo concreto esta importante parte del problema, que tanto afecta al desarrollo del tráfico marítimo y de las industrias navales.

El estudio y dictamen de las bases siguientes quedó para sesiones sucesivas, que se celebrarán con toda la frecuencia que sea necesaria.

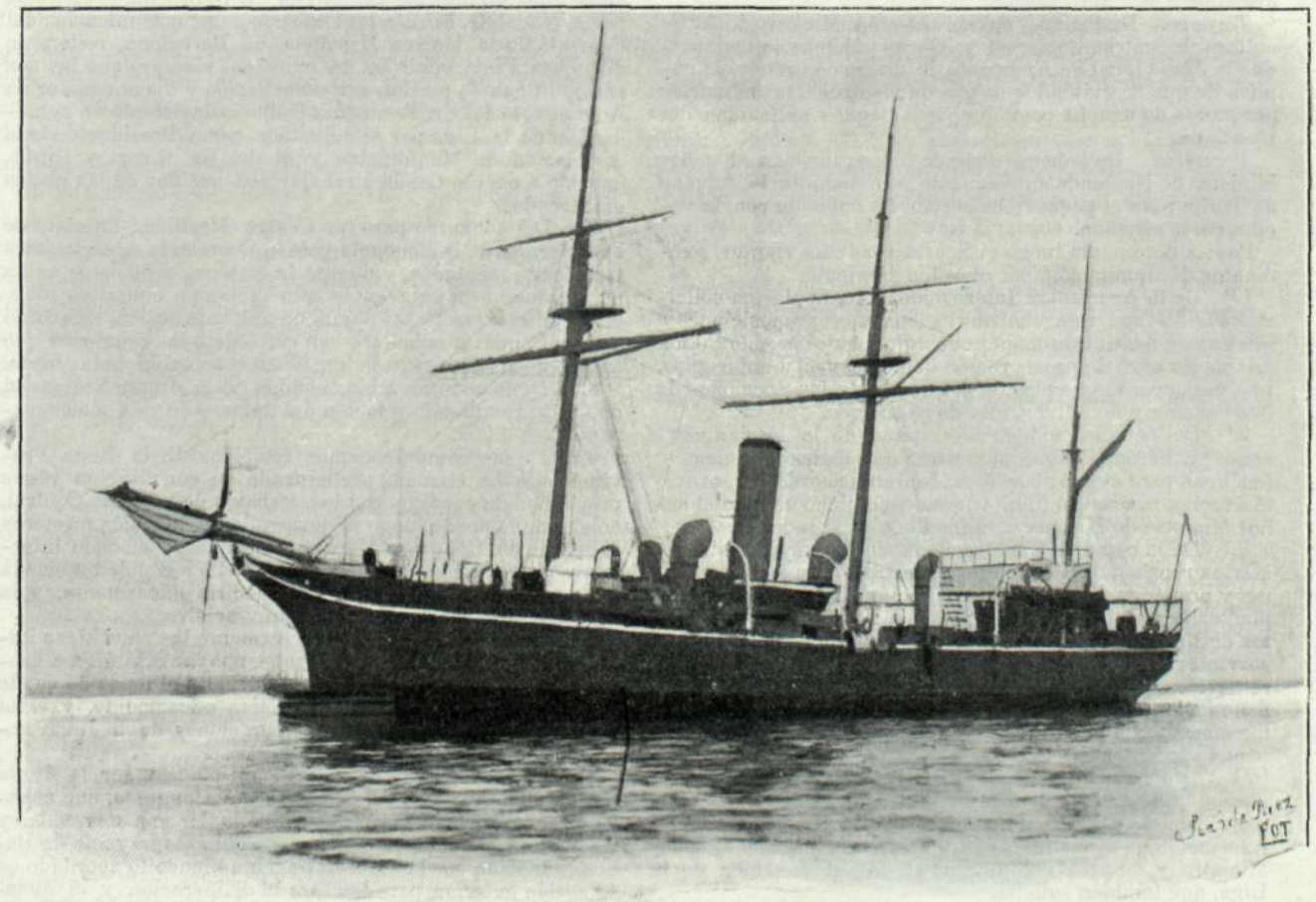
Al levantarse la sesión, dió cuenta el Secretario de haber otorgado el Ateneo de Madrid su concurso á la Liga para la información pública, oral y escrita que ésta deseaba provocar en dicho Centro, sobre la influencia del poder naval en la vida de España, y la Junta acordó circular sin demora las invitaciones convenientes para que dicha información pueda celebrarse en la segunda quincena de Mayo ó primera de Junio; coincidiendo, bien con la celebración de trascendentales acontecimientos nacionales, bien con la Asamblea general de la Liga, según lo permitan las circunstancias.

La Junta de Palma de Mallorca.

Convocados por el Presidente de la Cámara de Comercio, se han reunido en Palma de Mallorca los principales elementos que allí radican de la Marina mercante, de la militar, de la pesca y de las industrias navales, para constituir la Junta Provincial de la Liga Marítima.

Esta quedó constituída bajo la presidencia del General de la Armada D. Luis León y Garabito, siendo elegido para el cargo de Secretario el Sr. D. Ricardo Rosa.

De la reunión, donde reinó gran entusiasmo, daremos cuenta detallada en el próximo número.



«CONDOR»

© Biblioteca Nacional de España

ALEMANIA

I

El imperio alemán ha llegado á ser para los franceses una obsesión.

Sus progresos, su espléndida fuerza, su tenacidad, han impresionado de tal modo á los vencidos en Sedán, que no pueden prescindir de la constante contemplación de ese gran pueblo que, al otro lado del Rhin, crece cada vez más en importancia y poderío.

Las estadísticas, con su muda elocuencia, evidencian esos progresos. Nadie ignora el considerable desenvolvimiento que después de 1870 ha tenido el imperio alemán.

En todas partes se advierte la presencia, directa ó indirecta, de las iniciativas germánicas. En Europa, en América, en Asia, la acción persistente del genio alemán se manifiesta y proclama.

El portentoso desarrollo de su Marina militar y mercante, de sus industrias y de su comercio, han fijado la atención universal, y principalmente de los franceses. Un país que muestra tal y tan grande desenvolvimiento, y que desarrolla una actividad tan enorme, bien merece la predilección que le conceden sus vecinos, acostumbrados á ser los primeros en el continente, en todas las manifestaciones del progreso y de la civilización.

Esto explica que, después de haberlo estudiado hombres de tan clara inteligencia como M. Lockroy, antiguo Ministro de Marina francés, un Oficial de Marina, escritor tan genial y á la vez periodista tan distinguido como Jules de Cuverville, director de la notable Revista parisién *Armée et Marine*, haya sentido la necesidad de apreciar de cerca las causas de esa sugestión que el pueblo alemán ejerce sobre la Francia republicana, recogiendo directamente impresiones de una visita al imperio germánico, que puedan servir después de base para estudiar las causas de esa preponderancia, algún tanto mortificante para el orgullo francés.

Jules de Cuverville, escritor de ingenio, dotado de un talento perspicaz y profundo observador, ha hecho un viaje á Alemania con el exclusivo objeto de recibir de lleno esos efluvios sugestivos, y en una extensa narración de sus impresiones, que constituye una gallarda muestra de sus admirables aptitudes de *croniqueur*, relata con extraordinaria maestría, con incomparable exactitud, sinceridad y colorido, cuanto le ha llamado la atención en su visita á Alemania.

Esa crónica constituye un número extraordinario de su excelente publicación *Armée et Marine*, que tenemos á la vista, y cuyas enseñanzas son inapreciables para cuantos están persuadidos de que el secreto del engrandecimiento alemán está en el esmero con que atiende el Emperador al desarrollo de su poderío naval, militar y mercante.

En la imposibilidad de trasladar íntegra la interesantísima información directa del insigne publicista francés, nos limitaremos á dar un sucinto extracto de su amena relación, pasando por alto muchas consideraciones y comentarios sobre el efecto que produjeron en su ánimo el movimiento, la vitalidad y la prosperidad del pueblo alemán.

Describe Cuverville las emociones sentidas al cruzar vertiginosamente en el Nord-exprés la frontera franco-alemana, los recuerdos lúgubres y sangrientos que acudían á su mente atravesando aquellos campos, donde quedó herido y destrozado el corazón de la Francia, el efecto que le produjeron la cortesía y afabilidad de los alemanes; el brillo de sus cascos y túnicas militares; el progreso de la gran ciudad de Berlín, con sus largas calles perfectamente aireadas, sus dilatadas arterias urbanas, sus elegantes construcciones, sus amplias plazas, sus grandes almacenes, sus numerosos tranvías, evidenciando por doquier la actividad, el movimiento y la vida; y flotando sobre todo esto, la influencia del emperador, que á todo llega, alcanza y se extiende.

Llega á Berlín Jules de Cuverville en los precisos instantes en que la gran capital germánica se viste de fiesta para celebrar el aniversario del nacimiento del Emperador.

El 27 de Enero de cada año, el viejo palacio de Berlín hace su *toilette*. Todo el mundo oficial se preocupa de la *Schleppe* ó besamanos.

En alemán *Schleppe* quiere decir *cola* y simboliza la etiqueta, que exige que las *toilettes* de las damas tengan un lujo deslumbrador y una longitud verdaderamente cortesana.

Cuverville describe la riqueza de los salones, el brillo de los uniformes, la solemnidad de la ceremonia, presidida por el Emperador y su augusta esposa, y llevando como *cicerone* al embajador francés en Berlín, M. de Noailles, lo investiga, lo anota todo, haciendo verdadero derroche de observación y de ingenio.

La corte alemana es severa. El soberano se muestra en toda la plenitud de su grandeza. El imperio alemán está personificado en Guillermo II; en su mirada, en su aspecto, en su arrogante apostura, se advierte su poder, su fuerza, su majestad. Vestido con el uniforme de la guardia, el bastón de Mariscal en la mano, la cabeza alta y los ojos escudriñadores abarcando y dominándolo todo, es la personificación de un gran pueblo, el verdadero *amo*.

Guillermo II es una fuerza, un jefe; en el trono inspira respeto por su majestad.....

.....

Algunos días después de esa brillante recepción palatina, Jules de Cuverville fué notificado de que el Emperador le recibiría en audiencia particular en el salón llamado de la Marina, inmediato á su despacho ó gabinete de trabajo.

No podemos resistir al deseo de trascribir íntegro el interesante relato del insigne escritor, en que condensa sus impresiones relativas á su entrevista con el soberano alemán.

Helo aquí:

«Con el sable en la mano, para no ocuparla con el lápiz, subo una escalera de piedra, á la sazón desierta, y en la primera meseta encuentro un Ayudante que me señala una ancha puerta cerrada. Es el salón de la Marina. Algunos pasos aún... la puerta se abre... entrêveo un fondo donde se destaca una serie de modelos de embarcaciones de guerra, planos, mapas, cerca de los cuales se agrupan algunas personas vestidas de uniforme... después, en el umbral, junto á la entrada, un Oficial que se acerca sonriendo.

Me detengo... es Guillermo II.

Quedo estupefacto, parodiando en mi fuero interno esta frase de no sé qué opereta: «¡Me lo han cambiado!»

Desvanecido el aspecto algo sombrío que ofrecía en el salón del trono, resulta el que tengo delante un joven de faz despierta y elegante, de ojos claros y alegres... hasta los bigotes se han dulcificado para no dar á la fisonomía más que un conjunto varonil, pero sin dureza.

En seguida, con la mano extendida, me atrajo con afabi-

© Biblioteca Nacional de España

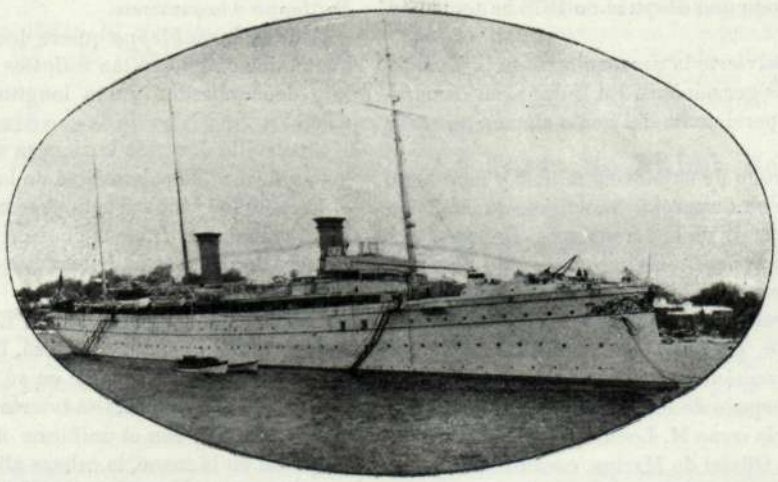
lidad. Habla con soltura en un francés correcto y excelente, con salidas llenas de ingenio que me hacen sonreir á pesar de la atmósfera severa del momento.

Se informó de mi viaje á Alemania, de mis impresiones en Kiel. Se las dí con toda sinceridad, porque no tengo la costumbre de adular á los soberanos, y el Emperador parece contento de mis respuestas.

Parece muy entusiasta de su Escuela naval.

«En 1887 no tenía más que cinco aspirantes en la Escuela—me dice,—en 1900 había 146 y ahora cerca de 200. Lo que principalmente quiero inculcarles, al comienzo de su carrera, es el *espíritu marino*, que sólo se adquiere con la práctica. Por consiguiente, mucha práctica, mucha navegación, muchos ejercicios... ¡Hay que hacer músculos!»

Y al decir esto, el Emperador levantó sonriendo su brazo pronunciando el biceps en un movimiento de boxeo contra un enemigo imaginario, como si hubiese dado un vigoroso puñetazo.



«HOHENZOLLERN»

Le hablé del Comandante de la Escuela, Almirante von Arnim.

«Es un jefe de cuerpo entero – me dijo el emperador; – une la dulzura á la energía, que es tan necesaria.

»Es preciso ser muy severo con la juventud.

»Su misión es resultar bastante duro para que todo se amolde prontamente á una disciplina de hierro. Usted lo sabe mejor que yo: sin disciplina no hay Marina.»

A medida que Guillermo II habla, se advierte lo saturado que está de la vida marítima. Su escuadra es su principal obra .. su ideal, su preocupación, su porvenir.

Y no sin razón. Es un convencido tan fogoso como experto, y para él las Marinas extranjeras ocultan pocos secretos... Unicamente la nuestra, por los submarinos.

Esperaba que abordase este punto, que todavía no había tocado, por discreción sin duda.

Poco á poco, hablando de los múltiples conocimientos que exige la carrera... de sus diarios adelantos:

«¿Y los maquinistas?—me dijo el Emperador...—porque para ustedes constituyen un problema...»

Expliqué entonces el espíritu de nuestra nueva escuela, que desgraciadamente con la actual transformación del material flotante, no ha previsto, gracias á una organización racional y justa, de una parte las ventajas que corresponde alcanzar al cuerpo de maquinistas, resultado de rivalidades perjudiciales al servicio, y de otra, proyectos demasiado expansivos.

El Emperador asentía con movimientos de cabeza á mis consideraciones; pero cuando en medio de diferentes proyectos que están sobre el tapete expuse el de que muchos maquinistas quieren la asimilación completa con los Oficiales de Marina, hizo un movimiento brusco y un gesto enérgico.

«¡Ah, no; eso nunca—gritó.—Jamás haremos nosotros semejante cosa; sería una verdadera locura! Comprendo bien el mérito de los maquinistas y la protección, á que tienen perfecto derecho; démosles uniformes de Oficiales de Marina, galones y buenos sueldos; pero en mi opinión el maquinista se ha hecho para la máquina, y el Oficial de Marina para el puente... Ved lo que han hecho en los Estados Unidos: tenían allí una escuela única... los resultados no han podido ser peores.»

Mientras el Emperador recordaba este hecho, yo me acordaba de otro que parece darle la razón.

El Almirante americano Melville, procedente, según creo, de los maquinistas, fué quien, al final de un informe, declaraba que *los Oficiales maquinistas procedentes de Oficiales de Marina no servían para nada en la máquina, y que los Oficiales de Marina procedentes de Oficiales maquinistas no servían para el puente, por lo cual, la fusión de ambas entidades le parecía una verdadera confusión.*

Parece que este asunto de los maquinistas impresiona mucho al Emperador, sabida la importancia capital que él concede á la cuestión de las calderas, que á su juicio, constituyen la vida de la escuadra.

«Lo que me parece más moderno y práctico—concluyó el Emperador,—sería la creación de una nueva escuela anexa. Hay escuelas de artilleros, de torpedistas, de infantería, etcétera, donde se crean los Oficiales... ¿Por qué no habían de tener también una escuela de maquinistas?... El personal subalterno continuaría haciendo su instrucción práctica, como lo está ya efectuando... y obtendrían ventajas que constituirían una recompensa á sus servicios »

A propósito de estas escuelas, Guillermo II me explicó la causa de haber instalado su Escuela Naval en tierra y los buenos resultados que obtiene. Sabido es que en Francia, las opiniones están muy divididas respecto á este particular.

«Inglaterra—añadió—va á hacer lo propio. Eso no imp de navegar, y facilita mucho la enseñanza y la dirección de los alumnos.

»Vuestros aspirantes son muy dispuestos—observó mi ilustre interlocutor.—Los ví con mucho gusto en Bergen, y quisiera poderlos ver todavía... Se llevaban muy bien con los míos. Mis pobres aspirantes—dijo riendo el emperador, acariciándose la barba—parecían unos chicuelos al lado de los vuestros, tan barbudos y todos con bigote... Y, además, tenían un excelente jefe, el Comandante Manceron, y un segundo... vamos, un señor seco, sin barba..., un neurótico.»

Y el Emperador buscaba jovialmente el adjetivo apropiado.

«¡He aquí un buen oficial! A bordo del *Hohenzollern* le decía yo, siempre que le veía: «Comandante, os parecéis á Nelson de un modo extraordinario».

© Biblioteca Nacional de España

«Y es que no solamente tenía su aire, sino que parecía tener también sus cualidades.»

Esta alusión se refiere á uno de nuestros mejores Oficiales, el Capitán de fragata Rouyer, profesor que fué en la Escuela de Guerra y en la Escuela Superior de Marina.

En efecto, á bordo del *Hohenzollern* fué donde le dijo el Emperador: «Si tuviese un Oficial como usted, le haría Almirante en el acto.»

Apreciación muy lisonjera; pero, sobre todo, merecida lección en pro del remozamiento de nuestras escalas.

Como respondiese al Emperador que el Estado Mayor del *Iphigenie* quedó muy complacido de su visita á Bergen, hizo alusión á las buenas relaciones que siempre existieron entre los marinos de ambas potencias, principalmente en China; después, riendo, exclamó:

«A bordo de mi yacht, ya lo véis, los temperamentos y los caracteres se han identificado.

»Recibo igualmente á los aspirantes ingleses, y he recomendado que se les dé bien de comer. La juventud tiene siempre buen apetito. Y ¿queréis creerlo? Sí, Sr. de Cuverville, veo en vuestra sonrisa que lo creéis. Los ingleses se han bebido toda mi cerveza, los franceses todo mi champagne y devorado todo mi sandwichs.»

Y el Emperador, á quien este recuerdo le divertía, reía como un chico.

Comprendo ahora, durante estos rápidos momentos de conversación, la sugestión que ejerce este hombre, á quien le cuadra tan admirablemente el calificativo de encantador.

«Cuando hayáis visto á nuestro Emperador, me decían los alemanes, os seducirá.»

Y es verdad.

Como quiera que sea y se piense acerca de los múltiples cambios de este carácter entero, se experimenta siempre la sugestión. De conversación agradable, cautiva tanto por su juvenil apostura, sus gestos y la movilidad de su rostro cuanto por su ingenuidad y viveza.

¡He is a good fellow! dirían irrespetuosamente los ingleses, que para nosotros equivale á decir: «¡Es una buena persona!»

Esta es la impresión que experimentan los que llegan á su intimidad.

Inteligente, muy instruído; posee un talento fino, agudo, sutil, y una extraordinaria facilidad de asimilación.

Al corriente de todo, desea sin embargo orientarse... Los sabios, los artistas, los viajeros encuentran siempre en él un recibimiento cariñoso...

Sus enemigos dicen que es un adversario terrible, porque su voluntad es persistente, como su mirada, y cuando la amabilidad cede el puesto á la violencia sabe imponerse; es el *amo*.

Durante esta audiencia he procurado recordar en qué otras circunstancias experimenté impresiones análogas, y me acordé de mi visita al castillo de Euxinograde, en Varna, sobre el Mar Negro. El talento fino y delicado del príncipe Fernando de Bulgaria, tiene muchos puntos de semejanza con el de Guillermo II.

Autorizado por su familiaridad, pude haberle dicho á este autócrata que, si verdaderamente la Alemania, celosa de sus intereses, desea poco á poco alejar de su cabeza la espada de Damocles que la amenaza por este lado del Rhin y la paraliza, puede demostrarlo por actos tangibles, pero... afortunadamente resistí á esa tentación. El Emperador, cuyo talento es muy perspicaz, quizá habría sido indulgente conmigo; pero la diplomacia, ¡ah! la diplomacia me habría pulverizado.

En el fondo del salón de la Marina, algunos Oficiales quizá encontrarían demasiado larga la conferencia, porque el Emperador es un trabajador incansable, y sus minutos se cuentan cronómetricamente.

Había allí un artista dibujante que deseaba enseñar á Su Majestad los planos y dibujos de la Exposición que va á tener lugar en Dusseldorf...

Después de haberme hablado muy amablemente y con la mayor delicadeza de los míos y de hechos personales, Guillermo II me preguntó si pensaba prolongar mucho mi estancia en Alemania.

Le respondí que *Armée et Marine* me reclaman á París, y que debo dar á conocer á nuestros millares de militares y marinos, mis estudios é impresiones en Kiel.

«¡Ah!—exclamó riendo el Emperador y con un saludo un tanto cómico;—si vais á escribir... será preciso haceros la corte.»

Y después de haberme expresado el deseo de que mi viaje á su imperio no me deje sino recuerdos agradables, Guillermo II me estrechó cordialmente la mano.

Advertí entonces una mano fina, nerviosa, elegante, que haría la suerte de Mme. de Thébes, la famosa adivinadora, y en la muñeca un brazalete de oro, que jamás le abandona.

....

Bajando la escalera de piedra me vino á la imaginación un asunto muy indiscreto, aunque no inoportuno, que me insinuó la víspera uno de nuestros más amables colegas de la prensa berlinesa:

«¿Qué pensáis de un viaje del Emperador á París?»

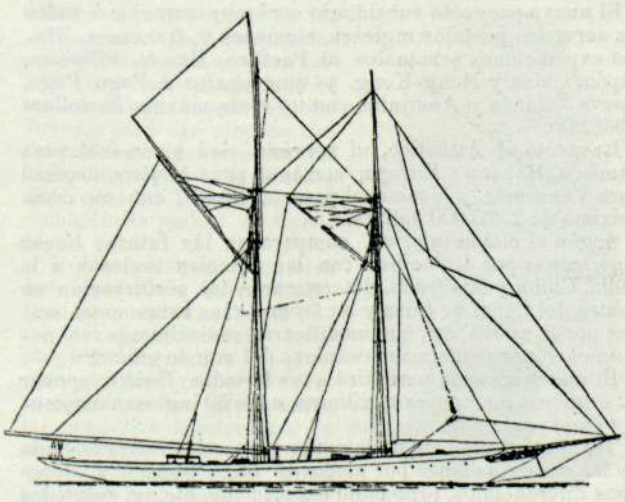
Mi respuesta había sido en aquel instante:

«Descartad la cuestión de Alsacia-Lorena, y os aseguro que las campanas de *Notre Dame* en el Arco del Triunfo jamás habrán sonado con aclamaciones más vibrantes para recibir á un Soberano.

»Por su carácter, este hombre sería capaz de seducir á la Francia.»

*

En artículos sucesivos seguiremos dando cuenta de las impresiones y los relatos del viaje en Alemania del director de *Armée et Marine*, cuya divulgación en España creemos muy conveniente porque sintetizan la organización marítima gubernamental del pueblo alemán y sus sentimientos nacionales é imperiales, y ofrecen provechosas enseñanzas y sanos ejemplos, de que nuestra patria está muy necesitada.



«METEOR»

© Biblioteca Nacional de España

Información general

Protección á la Marina inglesa.—Se trata al presente en Inglaterra de reducir, en beneficio de los buques ingleses, los derechos comerciales que adeuden los que se dedican al tráfico entre la metrópoli y las colonias.

Los promotores de este movimiento alegan que, vista la imposibilidad de conceder esa protección á las mercancías directamente por causa de su procedencia, lo cual produciría reclamaciones por parte de otros países, podría obtenerse igual resultado favoreciendo á los buques con las citadas rebajas.

Desideratum de los Armadores ingleses.—La Sociedad de Armadores ingleses, determinó en su última reunión gestionar cerca del Gobierno de los Estados Unidos, á fin de conseguir que los buques ingleses sean eximidos del pago de derechos de tonelaje en todos los puertos de la Unión.

También pidió la reorganización del servicio de faros en las costas de la Gran Bretaña.

Las primas de navegación.—Sigue en Inglaterra á la orden del día la cuestión de concesiones de primas y subvenciones de navegación á los buques ingleses.

La enorme competencia que las líneas inglesas tienen que sostener, sobre todo con las alemanas, ha obligado á los armadores ingleses á separarse, mal que les pese, de su tradicional libre-cambismo. Bien vale la pena de dar un adiós á las antiguas doctrinas, por muy buenos que hayan sido sus resultados, cuando los hechos vienen á demostrar la necesidad de abandonarlas.

Los Armadores asociados de Liverpool han solicitado del Parlamento restablezca el equilibrio de la competencia en el tráfico, por medio de primas á la navegación, de que únicamente se ven privados, con raras excepciones, los buques ingleses. De este asunto se ha ocupado más la Asamblea que de la baja de los fletes.

La ley sobre la Marina mercante norte-americana en el Senado.—El establecimiento del servicio postal americano requiere, según el informe del senador Frye, la construcción, durante algunos años, de gran número de buques; pero hará á los Estados Unidos una nación completamente independiente de las potencias extranjeras, al igual de la Gran Bretaña.

El costo de los correos americanos en buques nacionales se calcula en 4.700.000 dollars, lo mismo exactamente que el del servicio británico y colonial por buques postales ingleses.

Actualmente pagan los Estados Unidos, en concepto de correos oceánicos, 3.000.000 de dollars. Con el nuevo sistema, incluyendo los servicios complementarios, el déficit sería de 2.000.000. Con el sistema colonial inglés, el déficit anual es de 2.188.000 dollars.

El nuevo proyecto subsidiario será muy superior á todos los servicios postales ingleses, alemanes y franceses. Habrá expediciones semanales al Pacífico, Hawai, Filipinas, Japón, China y Hong-Kong, y quincenales á Pago Pago, Nueva Zelanda y Australia, con un costo máximo de dollars 2.335.000.

Respecto al Atlántico, el servicio será bisemanal para Jamáica, Habana y Europa; semanal para Méjico; decenal para Venezuela, y bisemanal para el Brasil, con un costo máximo de 2.365.000 dollars.

Según el citado informe, comparadas las futuras líneas americanas por el Pacífico con las actuales inglesas á la India, China y Australia, determinarán tal perturbación en contra del Canal de Suez y en favor de las rutas establecidas por la nueva ley, que modificarán radicalmente las comunicaciones marítimas oceánicas del mundo entero.

El nuevo sistema permitirá á los Estados Unidos oponer 42 cruceros mercantes auxiliares, á los 50 ingleses existentes en la actualidad.

Trata el informe en su segunda parte del abaratamiento de las construcciones por medio de otros subsidios, derechos diferenciales, primas de exportación, etc.; y como los constructores americanos introducen los materiales para buques destinados al extranjero libres de derechos, no será posible con la nueva ley encarecer los precios ni formar truts de constructores.

En los Estados Unidos el precio medio de la tonelada de construcción para buques mercantes es de 102 dollars; en Inglaterra sólo es de 76. En los vapores del Atlántico, los salarios mensuales americanos son de 36 dollars, en los ingleses 26 y en los scandinavos 17; pero esas diferencias quedarán niveladas con la nueva ley, y no habrá competencia posible por la gran economía de los buques americanos

Por todo esto, por el estímulo que establece en la industria americana y por la mayor utilización de marineros y Oficiales, la nueva ley contribuirá poderosamente á impulsar la construcción de nuevos buques. Suponiendo que ésta llegase en un año á 200.000 toneladas, costarían al Gobierno 1.300.000 dollars, estando calculados los gastos previos entre 800.000 y 900.000.

Junta Consultiva de Navegación.—A propuesta de M. Baudin, Ministro de Obras públicas en Francia, se ha instituído en aquel Ministerio, por decreto presidencial de 16 de Febrero anterior, una Junta Consultiva de la navegación interior y de los puertos.

Esa Junta comprende, aparte de los inspectores generales encargados de los servicios de Navegación, cien vocales, de ellos seis por derecho propio y noventa y cuatro de nombramiento del Gobierno, á saber:

Diez senadores, veinte diputados, cuatro consejeros de Estado, siete representantes de los Ministerios de Comercio, Hacienda, Marina y Agricultura; veinticinco miembros de la Cámara de Comercio, ingenieros de caminos, canales y puertos.

Esta Junta informará respecto de todas las cuestiones que le envíe el Ministro á consulta relativas al establecimiento, mejora y exploración de las vías navegables y puertos.

Abordaje del «Max» y del «Walla-Walla».—El abordaje del *Max* y del *Walla-Walla* ha llamado mucho la atención, por las consecuencias que cabe deducir de la colisión de un vapor con un velero moderno.

No se tienen noticias precisas sobre el siniestro, ó por lo menos del modo cómo se ha ido á pique el vapor americano después de abordar al velero francés.

El 2 de Enero anterior, sobre las cuatro de la mañana, el Capitán del *Max* fué llamado por el segundo, que le informó que la luz del cabo Mendocino estaba á la vista y á unas 15 millas próximamente, por la serviola de estribor, y que se veían las luces de un vapor que se acercaba por estribor.

El tiempo era claro, soplaba una débil brisa S. SE., y el *Max* hacía de 2 á 3 tres millas; sus luces eran claras.

El capitán, que estaba acostado en el puente, sin tiempo de vestirse, saltó de su colchoneta, dando orden de tenerlo todo listo para maniobrar, en caso preciso, por el vapor, y bajó á su camarote para arreglar su indumentaria.

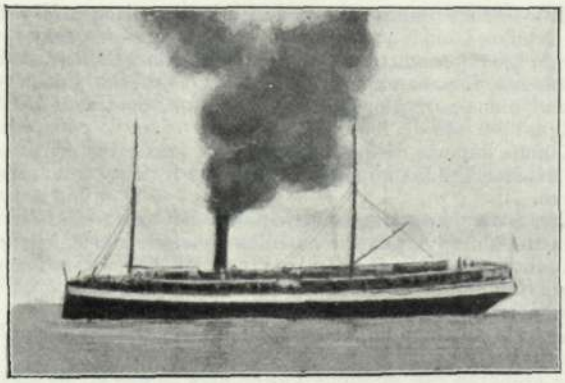
En aquel instante el *Walla-Walla* abordó al *Max* por estribor á proa, rompiéndole el bauprés, que quedó plegado sobre babor, transversalmente, y rompiendo la roda y la proa del velero en cuatro sitios distintos, por encima y por debajo de la línea de flotación.

El Gapitán del *Max* hizo tapar todos los agujeros, moderando la marcha del buque, y mandó encender las antorchas para llamar la atención á bordo del vapor; éste se desprendió alejándose rápidamente, percibiéndose sus luces desde el *Max* durante un cuarto de hora después del abordaje. Después desaparecieron, lo que hizo suponer al Capitán del velero que, menos averiado que el *Max*, el *Walla-Walla* había hecho su rumbo en demanda de tierra.

Pero el *Walla-Walla* se fué á pique en treinta y cinco minutos. Su Capitán, sorprendido por el abordaje, en pleno sueño, despertó sobresaltado, mandando preparar los botes. Había á bordo 124 personas, que en su mayor parte pasaron dormidas á la eternidad. No pudo precisarse en los primeros días el número exacto de las víctimas; 62 personas fueron recogidas por el *Despatch*; 17 por un remolcador; un bote que llevaba 7 personas alcanzó tierra á 15 millas al Norte de Trinidad, y otra embarcación, con seis personas, fué recogida y llevada á Santo Domingo.

El *Walla-Walla* era un vapor de 3.000 toneladas, que en el momento del siniestro llevaba una marcha de 12 millas por hora. Fué construido en Chester (Pensylvania) en 1881 por Roacht et Sons, y pertenecía á la «Pacific S. S. C.°», que en este abordaje sufre una pérdida de 1.250.000 francos. Las

© Biblioteca Nacional de España

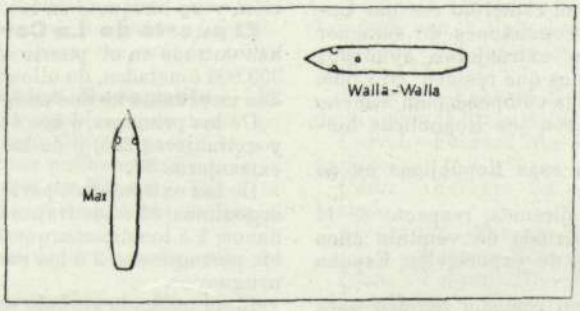


«WALLA-WALLA»

caracter'sticas del *Walla-Walla* eran en metros 97 por 12 y 30 por 7, y su máquina desarrollaba 2.000 caballos de fuerza.

El *Max* es un magnífico velero, casco de acero, de 2.000 toneladas, construído recientemente en Nantes, y marchaba á razón de 2 millas y media en el instante del abordaje. Su armador es M. G. Ehrenberg, de París. Sus características son, en metros, 82,34 por 12,06 por 6,90. Las reparaciones del *Max* costarán cerca de 50.000 francos, que serán cubiertos por las Compañías aseguradoras.

Superficie vélica del «Meteor», nuevo yate del Emperador Guillermo.—Enorme y primoroso en alto grado es el plano del velámen (inserto en la pág. 15) que ha de usar el yate-goleta del Emperador Guillermo, próximo á terminarse en Shovters y del cual nos ocupamos extensamente en el número anterior. Las velas bajas contendrán 10.000 pies cuadrados de lona, y con todo aparejo largo dará al viento un tolal de 22.040 pies superficiales.



POSICIÓN DE AMBOS BUQUES ANTES DEL ABORDAJE

Esta cantidad puede apreciarse mejor si se recuerda que el área total del velámen desplegado por el *Shamrock II*, de Sir Lipton, en la última tentativa hecha para alcanzar la copa de América fué de 14.000 pies, mientras que la del *Columbia* sólo era de 13.000.

Desde la superficie del agua al tope de la escandalosa mayor hay una altura de 150 pies, y desde el tope del botalón al de la botavara mayor habrá una distancia de 190.

El *Dauntless*, *Satto* y los demás yates-goletas que hace una generación dieron gran renombre á los constructores americanos parecerían hoy, al lado de este yate de recreo imperial, balandros de pescadores.

Las principales dimensiones del casco del *Meteor* son las siguientes:

Eslora en la línea de flotación...	120	pies.
Idem total en la cubierta alta....	161	»
Manga.....	27	»
Puntal...	18-6	pulgadas.
Calado.....	15	»
Elevación mínima del costado...	4	pies.
Idem en las amuras....	10	»
Idem á popa..... ...	6	»
Alto de amuradas.....	2-4	pulgadas.
Desplazamiento.....	315	toneladas.
Lastre de plomo.....	120	»

Las dimensiones de las principales piezas de arboladura son las siguientes:

Palos reales, pinos de Oregón, de 105 pies de largo, elevándose el mayor á 89 pies y 3 pulgadas de la fogonadura, y el trinquete á 85 pies y 3 pulgadas al tope. Mastelero mayor, 59-4 pulgadas, y el de proa 54-8 pulgadas. Botavara mayor, 85 pies, y pico de la mayor, 49 pies; botavara y pico de proa, 36 pies; bauprés, 45 pies y 10 pulgadas; Spinnaker boom, 68 pies y 6 pulgadas.

El croquis del *Meteor* deja ver la caseta de popa, desde la cual podrá el Emperador dirigir el buque sin estar expuesto á las inclemencias del tiempo.

Aún no se sabe el coste del yate, pero los inteligentes en esta clase de obras calculan que no bajará de 175.000 pesos; sólo el lastre de plomo importa 10.000 pesos.

El guardapesca «Albatros».—La Sociedad «Chantiers et ateliers de Saint Nazaire» acaba de recibir encargo del Ministerio de Marina francés para construir un guardapesca, que será armado militarmente y llevará el nombre de *Albatros*.

Este pequeño buque, que debe medir 30 metros de longitud, tendrá una velocidad de 11,5 millas.

El casco y el aparato motor y evaporatorio del *Albatros* se construirán en los talleres de la Sociedad en Saint Nazaire.

La máquina, de triple expansión, deberá desarrollar 250 caballos en las pruebas.

La caldera, del sistema Normand, tendrá una superficie calorífera de 108 metros cuadrados.

La pesca en Islandia.—El 16 de Febrero anterior tuvo lugar en Paimpol la bendición de las goletas islandesas. Esta famosa ceremonia se celebró con un tiempo magnífico y con las formalidades de ritual.

El número exacto de las goletas armadas este año en Paimpol para la pesca en Islandia es de 42. La flotilla se compone de 55 goletas, tripuladas por cerca de 1.500 hombres.

A pesar del terrible naufragio que en Abril último hizo 117 víctimas, los armadores no han tropezado en Paimpol con ninguna dificultad para el reclutamiento de las dotaciones. La partida para la pesca tuvo lugar el 23 de Febrero.

El país del porvenir.—En el número 2 de la notable *Revista Comercial Hispano-americana*, que se publica en Barcelona, hemos tenido ocasión de ver un artículo trascendental del Sr. Monjoy, acerca de «El problema sud-americano», que realmente reclama la atención de los hombres pensadores, no sólo del nuevo sino del antiguo continente.

Dedúcese de las citadas observaciones del distinguido articulista, que el principio de Monroe, que sirve de bandera de combate á los norteamericanos para su absorción continental, está en litigio.

El problema sud-americano no es otro que la colonización de la Patagonia, el país del porvenir, tierra hasta ahora desconocida y maltratada que hay que abrir á todos los trabajadores del viejo mundo.

Es tanta la extensión inexplorable é inexplorada que allí existe, que queda espacio bastante para saciar la actividad no sólo de Chile y la República Argentina, hoy mutuamente recelosas por la cuestión de límites en las alturas de los Andes, sino para que las naciones europeas, que todas tienen hijos á uno y otro lado de esa cordillera, asocien sus esfuerzos para ese empeño colonizador que puede asombrar al mundo, abriendo horizontes espléndidos á la industria y al comercio de ambos continentes.

«MAX»

Muchos viajeros ilustres han recorrido la América austral, haciendo luz sobre la Patagonia, presentándola como un país de grandes bosques, extensas praderas, valles fertilísimos, ricos yacimientos mineros, ríos navegables, en una palabra, como un suelo que está llamando á sí á una población inmensa, una región bien articulada y colmada de

© Biblioteca Nacional de España

riquezas naturales que prometen un vasto campo á la actividad universal por medio de una colonización sistemada, así como á la inmigración y á la aclimatación de todas las razas de la tierra.

Para esto es indispensable que la Argentina y Chile, en íntimo consorcio, realicen la preparación indispensable para que pueda afluir á las tierras magallánicas una gran corriente emigratoria. Allí hay terrenos para todos, sobra espacio para desarrollar la política encaminada á formar pueblos nuevos. Sin la perfecta inteligencia de Chile y la Argentina no podrá asegurarse la neutralidad del Estrecho de Magallanes, llamado á cobrar extraordinaria importancia y que será muy codiciado á medida que progrese el Africa del Sud, donde según el Sr. Monjoy, cuyo trabajo venimos extractando, podrán formarse los Estados Unidos del Africa, siendo de temer que si Chile y la Argentina unidas no se imponen, pueda en sus bordes clavar la nación que tiene vital interés en asegurarse el paso de todos los mares.

Unidas Chile y la Argentina, estarán en condiciones de realizar la gigantesca obra de preparar la colonización de la Patagonia, y sin temor de nadie pudieran proclamar y garantir la neutralidad del Estrecho de Magallanes. De lo contrario (son palabras del Sr. Monjoy), podrá suceder que á la primera ocasión surgiese un Gibraltar en el Estrecho de Magallanes.

El comercio español en Cuba.—El tráfico mercantil español con la isla de cuba empieza á disminuir. Así lo comprueban los informes que recibe de aquella Antilla la Compañía Trasatlántica.

Este descenso debe despertar el interés de todo el comercio español, de la prensa y de los Poderes públicos, con tanto más motivo cuanto, según dichos informes, el consumo de los productos nacionales en el comercio cubano tiene aún gran arraigo y están en condiciones de sostener la competencia con sus similares extranjeros, ayudados por el patriótico celo de los españoles que residen en Cuba.

Por el momento es inútil buscar la compensación á dicho descenso en arreglos comerciales con las Repúblicas hispano-americanas.

El comercio de exportación con esas Repúblicas es de poca importancia.

Para no citar más que un caso, diremos, respecto de la Argentina, que mientras en un período de veintiún años Italia ha duplicado allí su comercio de exportación, España ha disminuído en un 50 por 100.

Se impone, por consiguiente, un remedio heroico para neutralizar tan desastrosos resultados, estudiando con afán y rápidamente las causas de esos descensos.

La competencia italiana, alemana é inglesa nos está arrebatando los mercados hispano-americanos.

Cuidemos, como juiciosamente observa la *Revista de Comercio*, de San Sebastián, de que en Cuba no nos ocurra lo mismo.

Museo comercial en Valparaíso.—Por decreto presidencial de 28 de Noviembre de 1901, el Estado cede al Ayuntamiento el pabellón que tuvo Chile en la Exposición de Búfalo, en el cual se instalará un Museo comercial é industrial, donde se expondrán permanentemente los productos industriales del país, modelos, publicaciones, obras de consulta, estadísticas y todas las informaciones comerciales de utilidad comercial é industrial, que estarán á disposición de los interesados.

Aumento de derechos en Chile.—He aquí el proyecto del Gobierno chileno aumentando los derechos aduaneros un 10 por 100.

Artículo 1.° A los diez días de publicada esta ley se aumentarán los derechos de Aduana con arreglo á la ley en vigor y un 10 por 100 de aumento.

Art. 2.° Este aumento seguirá rigiendo durante tres años.

Se espera que el Congreso aprobará este proyecto del Ministro de Hacienda de la República.

Esta resolución no era esperada, por haber manifestado recientemente dicho Ministro que durante el presente año no se alterarían los citados derechos.

Comercio entre España y los Estados Unidos.—Reanudadas las relaciones comerciales entre España y los Estados Unidos, resulta que ambas naciones han mejorado su respectiva situación mercantil y exportado más la una á la otra en el año anterior que en cada uno de los anteriores á la guerra en un período de diez años.

En los seis primeros meses de 1901 exportaron á España los Estados Unidos por valor de 8.988.970 pesos, mientras que en igual período de 1900 sólo exportaron 8.189.188. Análogamente, España exportó en dichos seis meses á los Estados Unidos por valor de 3.110.718 pesos, contra 2.875.840 en igual período de 1900.

España importa de los Estados Unidos materias primas, y los Estados Unidos importan de España frutas y mineral de hierro.

Los marinos argentinos en Bilbao.—El Cónsul de la República Argentina en Bilbao ha noticiado al Alcalde de la invicta villa que la fragata escuela argentina, *Presidente Sarmiento*, actualmente en viaje de instrucción, llegará á aquel puerto el 11 del corriente.

A bordo de dicho buque completan su educación naval 34 guardias marinas.

Se preparan con tal motivo diferentes fiestas en honor de los marinos argentinos, y es indudable que los agasajos que se tributen á la oficialidad del *Presidente Sarmiento* contribuirán más y más á estrechar las muy cordiales relaciones que ya existen entre la República Argentina y España, pueblos unidos por diversos lazos, y principalmente por la hermosa lengua cervantina.

El Real Club Náutico de Bilbao ha acordado dar un gran banquete en honor de los marinos argentinos, seguido de un baile á bordo de su caseta flotante.

Los festejos serán los siguientes: Una excursión, organizada por la Diputación provincial, á Guernica y Chacharramendi, con asistencia de la comparsa de hilanderas de Durango y espatadantzaris, dando á esta fiesta el carácter típico del país vasco; recepción oficial en el salón de fiestas del Ayuntamiento; función teatral; un *lunch* en la Diputación, y un banquete en los Campos Elíseos.

El puerto de La Coruña.—Durante el año anterior han entrado en el puerto de La Coruña 1.309 buques con 359.866 toneladas, de ellos 918 de vapor y 391 de vela, todos mercantes menos uno.

De los primeros, ó sea de los vapores, son españoles 703 y extranjeros 215, y de los segundos, son españoles 234 y extranjeros 57.

De los extranjeros, pertenecen: 59 á los alemanes; 1 á los argentinos; 85 á los franceses; 89 á los ingleses; 5 á los italianos; 1 á los dinamarqueses; 2 á los norteamericanos; 3 á los portugueses; 2 á los rusos; 24 á los suecos, y 1 á los uruguayos.

En el indicado período se despacharon 1.314 buques, de ellos 79 mercantes. De estos, 51 de vapor y 9 de vela, todos españoles, y 18 de vapor y 1 de vela extranjeros, con un tonelaje entre todos de 86.417 toneladas, de las cuales corresponden 47 286 á buques españoles y 19.131 á extranjeros.

De los indicados buques, son: españoles, 60; franceses, 4; alemanes, 5; ingleses, 8; sueco, 1; italiano, 1.

Dedúcese, por lo tanto, que el comercio exterior de La Coruña se hace principalmente con Inglaterra, Alemania y Francia.

Posesiones inglesas en Europa.—Gibraltar.—Desde 1890 á 1895 viene observándose una disminución constante en el comercio carbonífero de Gibraltar, y la Administración británica atribuye ésta á la competencia que desde 1889 viene haciéndose en el puerto de Argel á dicha colonia inglesa para proveer á los buques que arriban para reponer sus consumos únicamente.

Desde 1897 á 1900 han aumentado las escalas para reponer carbón en Gibraltar, debido á los frecuentes pasos por el Estrecho de buques ingleses y americanos, bien para Africa ó bien para Filipinas. Pero desde 1901 ha vuelto á disminuir el tráfico en Gibraltar, en términos que entre 1900 y 1901 la disminución ha sido de un 27 por 100 en contra de este último año.

El precio de la tonelada en Gibraltar es de 25 libras por tonelada.

La fragata sueca «Freja».—El 5 del actual se celebró en Cartagena, á bordo de dicho buque, con gran solemnidad, el acto de imponer á la oficialidad y tripulantes las condecoraciones y premios que les han sido concedidos por el salvamento del laud *Nuestra Señora de los Angeles*.

Han asistido el Capitán general del Departamento, el Comandante general del Arsenal, el Comandante del *Victoria*, el cónsul de Suecia y las autoridades militares.

El General La Rocha, después de revistar la tripulación, pronunció un elocuente discurso ensalzando los méritos

© Biblioteca Nacional de España

contraídos por los que, con riesgo de su vida, salvaron la de los tripulantes del laud.

Después se procedió á la imposición de las insignias de la cruz del Mérito Naval de tercera clase al Comandante del buque, Rossevard; la de segunda clase, al Capitán de corbeta Sr. Ereuklund, y la de primera, al Teniente de navío Sr. Wijk.

Al Contramaestre y á ocho marineros impúsoseles la cruz sencilla de la misma orden.

También se hizo entrega á los agraciados de las medallas y premios en metálico concedidos por la Sociedad de Salvamento de náufragos.

Terminó la ceremonia con un sentido discurso en francés del Sr. Rossevard, en el que expresó su gratitud por la distinción de que se le hacía objeto.

Diéronse vivas á los Reyes.

Los asistentes al acto fueron obsequiados con un espléndido *lunch* en el comedor del buque.

Faro de Carchuna.—A la mayor brevedad, y según reciente disposición de la Dirección general de Obras Públicas, procederá la Jefatura de la provincia de Granada á redactar el proyecto de un edificio para servicio y habitación del torrero en el faro de Carchuna.

Concurso de fotografías náuticas. – El Club náutico de Niza ha organizado un concurso de fotografías sobre asuntos navales, cuyas pruebas positivas no deberán tener menor dimensión que 13[18.

Los premios serán: un primero de 150 francos, un segundo de 100, un tercero de 60 y un cuarto de 40.

El plazo para la admisión de los trabajos expira el martes 11 del actual.

Exposición internacional de motores para buques.—Leemos en el *Mouvement Maritime* que en el mes de Junio próximo se celebrará en Berlín una Exposición y un concurso de motores para buques de todas clases.

Décimo Congreso del «Loira Navegable» —El décimo Congreso del «Loira Navegable» tuvo lugar en Nantes los días 24 y 25 de Febrero último, presidido por M. Pierre Baudin, Ministro de Obras públicas en Francia.

Exposición de piscicultura en Viena.—Del 6 al 21 de Septiembre próximo tendrá lugar en Viena la Exposición internacional de piscicultura.

La residencia del Comité ejecutivo está en la calle de Herrengasse, 13 (2).

Vigilancia de la pesca marítima —El departamento de Marina ha comprado el yate de recreo *Souvenir*, con destino á la vigilancia de la pesca en la costa Oeste del Mediterráneo.

Comisiones.—El Teniente de navío de primera clase D. Adolfo Navarrete, Secretario de «La Liga Marítima» y Director de esta Revista, ha sido elegido, por los delegados del último Congreso Internacional de Pesca y Acuecultura celebrado en París, al que asistió como representante de España, miembro de la Comisión internacional permanente de la Pesca, que acaba de crearse bajo la presidencia de M. Edmond Perrier.

También ha sido nombrado por el Ministerio de Marina, en unión del Teniente de navío de primera clase D. Juan B. Aznar, Secretario de «El Fomento Naval», representante de España en el Congreso de Navegación que deberá celebrarse en Düsseldorf el mes de Junio próximo.

Bibliografía.—LIBROS Y FOLLETOS RECIBIDOS.—*«Marítima Ballesteros». Memoria del segundo ejercicio social de 1901.*

Con noble sinceridad se expresa, en dicho opúsculo, que la mencionada razón social no ha obtenido los buenos resultados que corresponderían en el indicado período, entre otras causas, «por el deplorable estado en que se halla el mercado de fletes, que impide sacar de la flota el partido que hubiera debido esperarse».

Memoria oficial de los trabajos del Congréso Internacional de Pesca y Acuecultura celebrado en París el año 1901 publicada por sus Secretarios M. Perard y P. Maire.

Es un tomo de más de 600 páginas, con ilustraciones intercaladas en el texto, cuya lectura es tan interesante como instructiva, y da idea exacta de todas las deliberaciones orales y escritas del estado actual de la pesca y la acuecultura, y de los estudios y medios necesarios para su fomento y desarrollo.

Album ilustrado de la casa norteamericana Racine, constructora de toda clase de yates y embarcaciones de recreo, de remo, de vela, de vapor de petróleo ty eléctricas.

Contiene numerosos tipos y descripciones que recomendamos á nuestros lectores, especialmente á los aficionados al *yachting*.

Hoy que este deporte comienza á desarrollarse en España, y que todo hace esperar que el verano próximo, realizada ya la unión de clubs y yates españoles, tome gran incremento, es de oportunidad saber dónde pueden proveerse nuestros clubs y *yachtmen* de buenas embarcaciones, y para ello el muestrario de la casa Racine, de New York, es de verdadera utilidad, pues sabido es que en esta clase de construcciones no tienen rival los Estados Unidos, como lo prueba el haber encargado allí su yacht *Meteor* el Emperador de Alemania.

Sección Económica

MOVIMIENTO POSTAL MARÍTIMO

(Telegramas del Lloyd.)

HASTA EL 6 DE MARZO

Adelaida.—Febrero 27.—«Arcadia», salió de Sidney para Londres, con la Mala de Australia.

Bombay.—Febrero 28.—«Persia», llegó de Aden con la Mala del 14.

Brindisi.—Febrero 27.—«Isis», de Port-Said con la Mala de la India. (El tren salió á las cuatro y media de la tarde.)

Carril.—Febrero 26.—«Iberia», salió de Liverpool á Valparaíso.

Cádiz.—Febrero 28.—«London», llegó de Londres y Lisboa.

Liverpool.—Febrero 26.—«Elorrio», llegó de Huelva.

Idem.—Febrero 27.—«Tordera», llegó de Valencia.

Idem.—Febrero 27.—«Frutera», llegó de Valencia.

Las Palmas.—Febrero 27.—«Greek», salió para Londres con la Mala de Africa.

Southampton.—Febrero 28.—«Clyde», para el Río de la Plata, vía Vigo (con la Mala del Pacífico).

Crookhaven.—Marzo 2.—(Por telégrafo sin hilos.) El vapor «Lucania», de Liverpool á New-York; estaba á cincuenta y ocho minutos al O. de Fastnet, á las tres y media de la tarde.

Compañía Trasatlántica.—SITUACIÓN DE SUS BUQUES EN 6 DE MARZO DE 1902: *Alfonso XII*, llegó el 5 á la Habana.—*Alfonso XIII*, llegó el 6 á Santander.—*Antonio López*, llegó el 5 á Manila.—*Alicante*, salió el 2 de Cádiz para Santander.—*Buenos Aires*, salió el 2 de Cádiz para Nueva York.—*Cataluña*, en Cádiz.—*Ciudad de Cádiz*, llegó el 2 á la Habana.—*Ciudad Condal*, en Barcelona.—*Isla de Luzón*, salió el 1 de Colombo para Suez.—*Isla de Panay*, salió el 1 de Barcelona para Port-Said.—*Joaquín del Piélago*, Cádiz-Tánger.—*Larache*, en Cádiz.—*León XIII*, salió el 1 de Montevideo para Las Palmas.—*M. Calvo*, en Cádiz.—*Montevideo*, salió el 4 de Cádiz para Barcelona.—*Montserrat*, en Cádiz.—*M. L. Villaverde*, llegó el 5 á Alicante.—*Mogador*, en Cádiz.—*P. de Satrústegui*, salió el 3 de la Habana para Nueva York.—*Rabat*, salió el 2 de Vigo para Cádiz.—*Reina María Cristina*, salió el 5 de Málaga para Cádiz.—*San Francisco*, salió el 2 de Febrero de las Palmas para Fernando Póo.—*San Ignacio*, en Liverpool.

MERCADO DE MINERALES Y METALES

PRECIOS CORRIENTES HASTA EL 6 DE MARZO

Minerales.

Carbones.—Los últimos precios han sido: Grueso, llamado Newcastle, de 43 á 44 pesetas tonelada. Cok para fundir, á 64 íd.; Puertollano, grueso, á 39 íd.; granadillo especial, á 35 íd.

Hierro.—Se han cotizado, en Bilbao: Campanil, 10 á 12 chelines, 6 peniques; Rubio, de 8 íd., 3 íd., á 10 íd., 9 íd. Car-

© Biblioteca Nacional de España

bonato calcinado, de 10 íd., 9 íd. á 12 íd., 6 íd. En Cartagena Descargador (50 por 100): seco, á 5,50 pesetas tonelada; Santa Lucía (30 por 100) hierro y 15 por 100 manganeso, á 14,50 íd.

Plomo.—En Linares: Alcohol de hoja, 11 pesetas los 46 kilogramos; sulfuros (80 por 100) á 9,50 íd.; carbonatos (50 por 100) á 4 íd. En Cartagena: Plomo en barras, 16,19 íd.; galena de hoja, en serillos, 12 íd; sulfuros de Linares (78 por 100), á 10,75 íd.; carbonatos (50 por 100), á 6 íd.

Cinc.—En Cartagena, blenda del 30 por 100, á bocamina, á 1,50 pesetas los 56 kilogramos; por unidad que suba del 30 por 100, á 0,25 íd.

Metales.

Plata.—En Cartagena, á 3,44 pesetas la onza. El último precio en Lodres, 27 peniques 3[8 onza, sostenido.

Plomo.—Sin variación desde la anterior decena.

Hierro.—Idem íd. para el lingote fundición, pudelar y chapa para construcción naval.

FLETES

Bilbao.—Han alcanzado un alza bastante considerable los fletes tanto en el comercio de importación de carbones á este puerto, como en el de exportación de mineral, y todo hace presumir que el alza continuará, no solo sosteniéndose firme, sino creciendo gradualmente.

En los de mineral, Bilbao á Dunkerque, 5; á Maryport, 5 9; á Workington, 6; á Middlesbro, 4-9; á Glasson Dock, 5-7 1[2, á Whitehaven, 5-10 1[2; á Glasgow, 5.

En los de carbones, se sostienen á los tipos de 14-9 los Cardiff superiores, y 13-9 á 14 los de segunda, y 12-3 á 13-3 los Moumontlishires, por tonelada, f. á b. mas 1 de impuestos.

***

El mercado de fletes en el extranjero conserva la tendencia favorable que se iniciaba en la anterior decena. Si el mercado inglés se orienta, en parte hacia el alza, el del Río de la Plata acusa una sensible depresión.

En los demás mercados se observa cierta actividad. En los puertos del Báltico hay pocas operaciones, pero es de creer que, no tardando mucho, haya una modificación en sentido favorable.

Respecto al Mediterráneo, muchos armadores ingleses pretenden que no es prudente enviar los barcos á la ventura; esta opinión se basa en el hecho de que el viaje se efectuará con pérdida, si no mejoran bastante los precios de retorno.

Pero no falta quien crea que es preferible navegar con pérdida á inmovilizar los barcos en radas y puertos.

Los fletes de vuelta del Mar Negro siguen bajos. El mercado del Extremo Oriente continúa cerrado, y el de los Estados Unidos no ofrece todavía grandes mejoras, lo que no deja de ser alarmante.

MERCADO DE PESCA

Cartagena.—Alacha, 0,59 á 0,70 pesetas kilo; almejas, 0,80 á 1,00 íd. íd.; anguilas, 0,70 á 0,90 íd. íd.; atún, 1,50 á 1,90 íd. íd.; besugo, 1,70 á 1,95 íd. íd.; bonito, 1,40 á 1,60 ídem ídem; boquerones, 0,50 á 0,70 íd. íd.; calamares, 3,10 á 3,40 ídem íd.; cóngrio, 0,50 á 0,70 íd. íd.; jurel, 0,75 á 0,90 íd. íd.; langostinos, 2,40 á 3,10 íd. íd.; lenguados, 2,50 á 2,60 íd. íd.; mero, 2 á 2,50 íd. íd.; múgol, 1,25 á 1,50 íd. íd.; pajel, 2,10 á 2,30 íd. íd.; pescados finos, 2 á 3 íd. íd.; salmonetes, 1,70 á 2 íd. íd.; sardinas, 1 á 1,50 íd. íd.

SECCION OFICIAL

ALMADRABAS.—Por Real orden del Ministerio de Hacienda, fecha 12 de Febrero anterior, inserta en la *Gaceta de Madrid* de 1.° del actual, se dispone se habilite el punto «Torre de la Arenilla», en la provincia de Huelva, para el embarque de los productos de la almadraba «Las Torres», el desembarque de los efectos necesarios á su explotación, el de los víveres destinados á los operarios de aquélla y el de los materiales para la construcción de las casas y almacenes de la misma.

FAROS.—En virtud de lo dispuesto por la Dirección general de Obras públicas en 22 de Febrero anterior, el gobierno civil de la provincia de Lugo ha señalado el día 8 de Abril próximo y hora de las doce para la adjudicación, en pública subasta, del servicio de abastecimiento del faro de la isla Colleira, en dicha provincia, durante el trienio de 1902 á 1904, por su presupuesto de contrata, que asciende á la cantidad de 3.861 pesetas.

(Véase la *Gaceta de Madrid* de 26 del actual.)

INDUSTRIAS DE MAR.—Por Real orden del Ministerio de Marina, fecha 28 de Febrero anterior, inserta en el *Boletín Oficial* del mismo de 4 del actual, se autoriza á D. Recaredo Fernández Radillo para establecer un parque para la multiplicación y engorde de ostras en la playa del Peral, sita en la ría de San Vicente de la Barquera.

PILOTOS.—Por Real orden del Ministerio de Marina, fecha 28 de Febrero anterior, inserta en el *Boletín Oficial* del mismo de 6 del actual, y como contestación á la exposición presentada por la Junta Central de la «Liga Marítima Española», sobre Pilotos particulares que estuvieron al servicio de la Armada, se ha dispuesto que no variando en esencia las Reales órdenes de 14 de Mayo del 88, 22 Marzo del 90 y 4 Agosto del 93, lo que preceptúa el art. 16 del Reglamento de la Escala de Reserva, son desestimables todas las razones legales en que dicha exposición se apoya, y respecto á las demás, tampoco puede accederse por resultar gravosas á los intereses del Estado.

PUERTOS.—Por Real orden del Ministerio de Obras públicas, fecha 1.° del actual, se autoriza á D. Alfonso Carrión García para construir en la orilla del mar menor, sitio llamado Los Alcázares, del término municipal de San Javier, provincia de Murcia, un muro de contención con terraplén en su parte posterior, á fin de defender la playa contra la acción del oleaje y formar una explanada.

Por Reales decretos de fecha 28 de Febrero anterior, insertos en la *Gaceta de Madrid* de 1.° del actual, se concede una subvención anual de 250.000 pesetas respectivamente, á las Juntas de los puertos de Cádiz y Huelva, con destino á las obras y servicios de su dependencia, durante el plazo necesario para la terminación de las mismas.

Nuestros grabados

Excmo. Sr. D. Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares, Socio fundador de la Liga Marítima. En el Parlamento y en la Armada, este distinguido general ha evidenciado siempre gran inteligencia, patriotismo y raras dotes organizadoras, así desde las esferas del Gobierno como sobre las cubiertas de los buques. De fotografía de Otero.

Buques Náufragos, dos grabados.

Salvamento de náufragos (Ejercicios); seis grabados. De ilustraciones del *Cassier's Magazine* y del *Ueberáll.*

Excmo. Sr. D. Joaquín Garralda, Marqués de Reinosa, Presidente de la Sociedad Española de Salvamento de náufragos, á la que ha dado vida próspera; Senador del Reino, prestigioso Jefe de la Armada y Presidente de la sexta sección de la Junta Central de la Liga Marítima, en cuyos trabajos colabora con acierto y asiduidad dignos de encomio. De fotografía de Portela.

El «*Fame*», destroyer de la Marina real inglesa, construido por Yarrow en 1896; de 275 toneladas, 5.800 caballos y 30 millas de velocidad, con calderas Thornicroff. De fotografía de Fillotson, et C.°

El «*Albatros*», destroyer inglés, construído en Chiswick en 1898; de 360 toneladas, con dos tubos lanza-torpedos y 32 millas de velocidad. De fotografía de Fillotson et C.°

El «*Condor*», aviso inglés de cuya pérdida dimos cuenta en números anteriores. Fué construido en 1898. Sus dimensiones eran: eslora, 54,8 metros; manga, 10 metros; puntal, 3 metros; desplazamiento, 980 toneladas; velocidad, 13,25 millas. De fotografía de Symonds, de Portsmouth.

El «*Hohenzollern*», yacht imperial alemán; de 4.187 toneladas y 22 millas de marcha. De ilustración del *Ueberall.*

El «*Meteor*», yacht imperial alemán. De grabado remitido por nuestro corresponsal en New-York. (Véase la información general).

Abordaje del «*Max*», velero francés, y el «*Walla-Walla*», vapor norteamericano, tres grabados: «El «*Walla-Walla*». «Posición de ambos buques antes del abordaje», «El «*Max*» después del abordaje». De ilustraciones de la *Revue Générale de la Marine Marchande.* (Véase la información general).

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

© Biblioteca Nacional de España