

LA VIDA MARÍTIMA

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

Año I.—Núm. 2

Órgano de propaganda de la LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

20 Enero de 1902



El Duque de Veragua.

EXCMO. SR. MINISTRO DE MARINA

Presidente honorario de la Liga Marítima Española.

Solidaridad de la Marina de guerra con el fomento de la mercante

Y DE TODAS LAS INDUSTRIAS NAVALES



LA Marina militar y la mercante tienen tan íntima solidaridad, que las más fundamentales reformas que afecten á este Ministerio, resultan estrechamente ligadas al fomento de nuestro comercio marítimo y de todas nuestras industrias navales.

El Ministerio de Marina, en sus relaciones con tan trascendentales factores de nuestra vida económica, ha de responder siempre á la consideración de la importancia primordial que para el asiento del poder marítimo tienen esas fuerzas naturales, cuyas raíces, penetrando hasta lo más hondo de la economía patria, hacen á una nación industrial, mercantil y navegadora, condiciones sin las cuales no puede haber firmeza y consistencia en el poder naval.

Hoy, más que nunca, el desarrollo mercantil é industrial constituye para las naciones firme tan necesario, que sin él no pueden cimentar su potencia. Y en el poder marítimo es donde se manifiesta mejor la primacía fundamental de esos factores. Sin industria nacional próspera y vigorosa, sin comercio activo, extenso y floreciente, sin clases numerosas adiestradas en el manejo y fabricación de las máquinas marinas y en todos los ramos de la construcción naval, sería en vano pensar en potencialidad marítima.

Por numerosos y formidables que sean los acorazados que una nación adquiera en el extranjero, por grande que sea la pericia de sus pilotos y el heroísmo de las tripulaciones de sus buques, resulta condenada á total impotencia para la ofensiva y defensiva en el mar, si en los días de la guerra no cuenta en los puntos de apoyo terrestre de su Armada, con elementos propios de su industria para fabricación de su armamento, carena y reparación de sus barcos, repuesto de sus pertrechos y de su artillado, y para sustituir cualquiera de esas piezas de maquinaria, sin las cuales el más poderoso acorazado es tan inútil como el cañón sin municiones. Y ninguna de estas primordiales garantías para la defensa marítima de una nación, puede alcanzarla el beligerante, sino mediante poderoso desarrollo de las fábricas y talleres de la gran industria; la cual, á su vez, tampoco puede fecundarse exclusivamente por contratas oficiales, sino que ha de estar nutrida y sustentada principalmente por clientelas naturales, surgidas de la misma intensidad y prosperidad de la vida económica en todo el cuerpo nacional.

La vetusta legislación de las matriculas de mar, que por espacio de tres siglos armonizó tan prácticamente las conveniencias de la Marina militar y de las poblaciones costeras, se mostró ya al promediar esta centuria en profunda desorganización. El sistema de inscripción marítima con que se intentó reconstituirla, no fué, en realidad, más que un residuo de aquel antiguo régimen de matriculas.

Pero con la trascendental transformación que, en el último cuarto de siglo, se ha operado en todas las industrias modernas y en los armamentos de las escuadras de guerra, los restos de las matriculas y la novísima inscripción marítima, aparecen ahora como en descomposición espontánea produciendo muchos más inconvenientes que ventajas. Las matriculaciones han perdido la razón fundamental de su institución, puesto que sustrayendo enorme contingente de la población del litoral al reclutamiento del servicio militar obligatorio del ejército de tierra, oponen á la par al alistamiento de la Marina de guerra la deficiencia capital de que actualmente, en vez de proporcionar el personal de mayores aptitudes y el más indispensable á la Armada, privan, por el contrario, á las fuerzas navales de medios de reclutar y educar clases apropiadas para confiarles los más importantes servicios del barco de combate.

El buque de guerra moderno es la creación más maravillosa ideada, por el hombre en su lucha con las fuerzas de la naturaleza. Pero bajo las apariencias gigantes de esta pieza maestra que la ciencia, la industria y el arte humano han impuesto á los mares para dominar sobre ellos, resulta organismo de delicadeza suma por la propia complejidad de los aparatos de vida y potencia que lleva en su seno. Basta el más leve descuido ó torpeza para dejarlo instantáneamente paralítico ó sin vida.

Para él son menos de temer los elementos que desencadena el Océano, que lo que pueda sobrevenirle por cualquier impericia en el manejo de los órganos de vida y destrucción que lleva acumulados en su armadura.

Cada uno de estos mecanismos requiere largo adiestramiento en los encargados de su manejo, y muy otra especialidad práctica en las tripulaciones que la ordinaria pericia marinera de las clases pescadoras y de la navegación de cabotaje ó altura. Gavieros, timoneles y maniobristas de aparejo, eran el nervio de las buenas tripulaciones de armada en los tiempos de la marina velera; en las de hoy día son mucho más necesarios los mecánicos, fogoneros, torpedistas, artilleros y demás clases amaestradas, como humanos apéndices y complementos de máquina, en los ramos de la

industria y de los armamentos modernos, sobre los cuales, á las clases de nuestra actual inscripción marítima, no les cabe adquirir la menor noción antes de entrar al servicio de guerra. Por el contrario, según el antiguo sistema de reclutamiento de las matrículas de mar, estas clases precisamente no sólo resultan de hecho descartadas, sino que además por el plazo del servicio y forma de los llamamientos, resulta también la Marina de guerra sin tiempo y medios para poderlas amaestrar, y sin posibilidad de atender á la necesidad capital de constituir reservas navales con clases marítimas, instruidas en el delicado manejo de las máquinas y armamentos del barco moderno de combate.

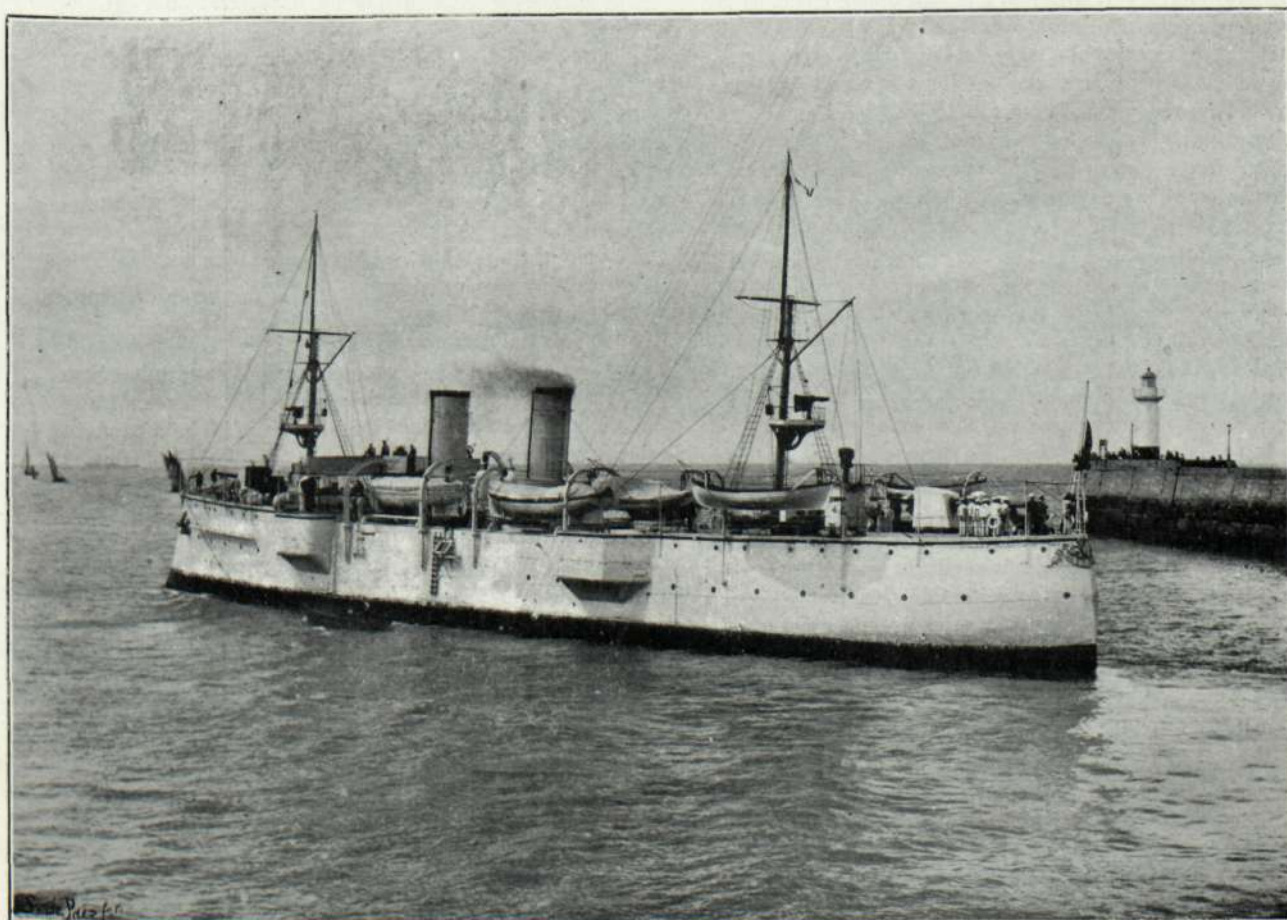
Y si el sistema de matrículas ofrece ahora tales deficiencias para los servicios de la Marina de guerra, no son menores los inconvenientes que á la vez opone á la economía de las navegaciones bajo nuestro pabellón mercante, creándole trabas, complicaciones y aumento de coste, que dificultan sobremanera su competencia con los demás pabellones.

Todo esto impone estudio preferente de profundas reformas en el régimen actual de nuestra inscripción marítima. En ello incumbe parte muy principal de labor á un Centro constituido en este departamento para velar por los intereses de nuestra flota mercantil. Este Centro debe además sobresalir ahora por su actividad é iniciativa en la gestión del alivio de los gravámenes, trabas y gabelas de los Aranceles de puerto, consulares y de navegación que pesan sobre nuestra bandera mercante.

No debe, por tanto, limitarse á despacho rutinario de cometido habitual, sino desplegar también extraordinario celo en secundar la acción mancomunada de navieros, armadores y constructores, para que se simplifiquen los trámites de documentación y expediente en los actos de navegación y comercio marítimo, y que los barcos de abanderamiento nacional, construidos en astilleros de la Península, obtengan en el cabotaje y en navegación de altura ventajas adecuadas á asegurar la vida y fomento de nuestras construcciones navales con la clientela de nuestra Marina mercante, cuya demanda, por renovación y aumentos del material de su flota, no baja anualmente de 30.000 toneladas.

J. S. DE TOCA

(Del folleto *Las Reformas en Marina*, con autorización expresa de su autor, ausente de España.)



CRUCERO «RÍO DE LA PLATA»



La competencia industrial de los Estados Unidos.—Las industrias navales inglesas.—El progreso alemán.—El mayor acorazado del mundo.—Supresión del torpedo en las grandes unidades de combate.—La cuestión de los tonelajes.—Transatlántico turbina.—Submarino para llegar al Polo.—El contra-submarino.—Tráfico á remolque.



LEO en publicación extranjera, encaminada al progreso industrial y mercantil europeo, la opinión de una eminencia *yankee* respecto á la vieja Europa; y, es esta opinión tan cruda y tan dolorosa en sus conceptos, que quiero hacerme la ilusión de que, aparte del del fondo de reales verdades que encierra, lleva no poco de jactancia y orgullo nacional, en la manera de ser expuesta. Las estadísticas que arro-

ja el transcurrido año 1901 de las fuentes hoy vitales para las naciones, en industria y comercio, han alarmado seriamente á todos los Estados europeos, y en especial á Inglaterra. Las publicaciones interesadas en asuntos marítimos, por la estrecha relación de estos intereses con aquellos, tratan el tema bajo todo punto de vista, y de su lectura se deduce una verdad capital é indiscutible.

América se nos viene encima y amenaza aplastar á Europa en breve plazo.

El primer año del siglo señala una velocidad pasmosa é inexorable en esta labor invasora.

La opinión y alcance que merecen las fuerzas vitales europeas, actuales y futuras, allá en las tierras de Monroe, queda condensada, según la eminencia *yankee* á que antes me refiero, en los siguientes juicios críticos:

En América se juzga á Francia como una nación artística, pero incapaz de toda concurrencia industrial.

Alemania es hoy en día la única nación que en Europa progresa; pero dadas sus fuerzas vitales, los Estados Unidos están persuadidos de que pronto alcanzará todo el apogeo comercial é industrial á que puede aspirar, y descenderá luego rápidamente la pendiente que con tantos bríos escala.

En cuanto á Inglaterra, á juicio de los *yankees*, es una nación en plena decadencia.

De los demás Estados europeos, no se preocupan en América, son parásitos de estos tres. En resumen, América desprecia á la vieja Europa, que considera impotente, fatigada y finiquitada.

Es indudable que la exageración que puedan encerrar estas frases, no excluye el fondo de realismo que arrojan las cifras que las motivan, y en este sentido, los primeros en demostrarlo son los propios ingleses, analizando las producciones americanas y alemanas.

Resulta del balance de 1901, que los Estados Unidos, por primera vez, han superado á Inglaterra en producción de acero y hierro de todas clases, á la par que Alemania, con su progreso incesante, casi ha igualado las cifras inglesas. Por otro lado, los Estados Unidos, no sólo han conquistado así en buena lid y competencia algunos mercados que eran de la exclusiva británica, sino que, á la par, han importado acero, hierro y hasta carbón en el Reino Unido, y este último dato es elocuentísimo para el país hasta ahora carbonífero por excelencia.

Las industrias navales, tan directamente relacionadas con estas producciones básicas, acusan análogas corrientes, y ante tal peligro, una eminencia inglesa, Mr. Gerald Balfour, no puede menos de advertir «que si Inglaterra llega á decaer en su Marina mercante, tal desgracia implicará sencillamente la destrucción completa del imperio Británico».

Hace diez años apenas, la idea de que Inglaterra pudiera llegar á ser superada en producción de acero y hierro, parecía imposible y arrancaba sonrisas piadosas de conmisericordia á los buenos ingleses. Análogo fenómeno se repetía en otro orden de productos manufactureros, cuya supremacía hoy ha perdido también. ¿Cabe seguir dudando que las industrias navales, consecuentes por ley lógica de las producciones metalúrgicas antes citadas, seguirán iguales fatalismos?

Y no hay que engañarse, en cierto modo, con las cifras que arroja la producción de toneladas flotantes en Inglaterra en el pasado 1901.

El primer año del siglo establece el *record* en esta materia, es verdad. En números redondos, Inglaterra ha producido 1.800.000 toneladas de buques de todas clases, entre ellos 38 buques de guerra con 211.000 toneladas para la Marina nacional, y además 97.000 toneladas para la navegación pesquera, de recreo, servicio de puentes, dragas y demás artefactos á flote; pero, no obstante las demandas de consumo por parte de las demás naciones, han disminuído en el mercado inglés, y en cambio han aumentado en otros centros de producción europeos, especialmente en los Estados Unidos.

Este *record* en la producción de toneladas flotantes que arroja en 1901, tiene algo de engañoso; en parte es debido á la lentitud de construcción que ha caracterizado á sus antecesores años.

Por otro lado, y á parte de la producción de toneladas nuevas para el extranjero, Inglaterra ha vendido á otras manos 600.000 toneladas de barcos ya en uso, que ha reemplazado con ventaja y provecho para su Marina mercante con las nuevas producciones; y este dato encierra todo un poema triste y doloroso para las naciones europeas compradoras, entre las cuales forma en primera línea Francia, cuya ley de primas y protecciones, mal entendida, amenaza llevarla por caminos desastrosos, á la completa destrucción de sus industrias marítimas.

En cambio Alemania, Rusia y los Estados Unidos entienden sus verdaderos intereses navales, y todas encaminan sus esfuerzos al fomento de la construcción naval nacional, unciéndola inseparablemente al tráfico comercial bajo bandera nacional, que dará por resultado el engrandecimiento de sus flotas mercantes á pasos agigantados.

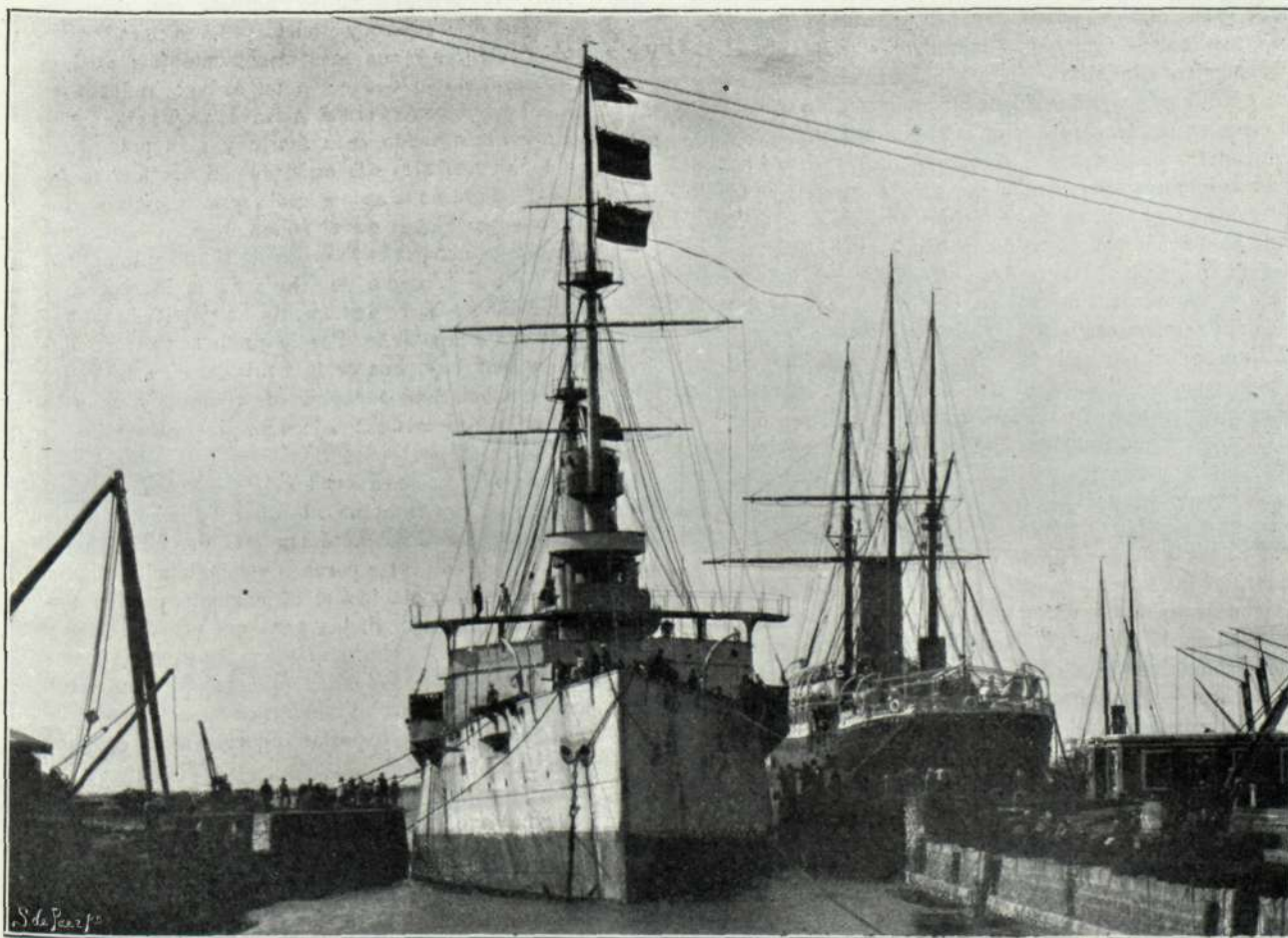
La última novedad en construcciones guerreras viene de los Estados Unidos donde, por fin, tras largos análisis y discusiones, han llegado á un acuerdo los técnicos para los planos de los futuros acorazados, y, como ya era de prever, el mayor acorazado del mundo que preparaban los ingleses, el *King Edward VII*, ha quedado superado antes de nacer, y este *record de la monstruosidad* de la clase de acorazados navegará bajo el pabellón estrellado. El desplazamiento de los nuevos buques será de 17.600 toneladas, con los 16.500 caballos indicados que han de desarrollar sus dos máquinas gemelas, se espera una velocidad horaria de 18 millas; al propio tiempo, con las 2.200 toneladas de carbón que podrán almacenar en carboneras, prometen extenso radio de acción, condición indispensable para el servicio de un país que con tanta impetuosidad ha extendido sus demeritos y su política naval.

Los rasgos característicos más salientes de esta nueva unidad de combate son, aparte del gran tonelaje, la carencia de torpedos, el abandono de las torres superpuestas, que en un tiempo tanto apasionó á los Oficiales de Marina *yankees*, y la *reprise* del sistema de las dos máquinas motoras, en vez del de *tres*, que venía siendo al parecer el cariñoso apego de los modernos ingenieros.

Estos puntos esenciales son los temas de discusión que están sobre el tapete en los centros técnicos navales á la hora presente, y si bien uno de ellos, el de las torres superpuestas, que es de origen americano exclusivo, hasta

cativo de armas de la *desesperación*, sólo empleadas por el moribundo acorazado en sus estertores postreros.

Estas consideraciones generales, y las no menos importantes que representan para un buque de combate, el peligro de los depósitos de algodón pólvora y las cabezas de los torpedos en sus tubos de lanzar, expuestos al fuego enemigo, á la par que el espacio precioso que es menester conceder á esta arma tan eventual, han sido las causas que indudablemente motivaron ayer en Inglaterra la condena de los tubos instalados por encima de la flotación, y hoy en los Estados Unidos, el completo abandono del torpedo automó-



CRUCERO «PRINCESA DE ASTURIAS» EN EL DIQUE DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

hora no había sido admitido por los constructores europeos, los otros tres en cambio son tema general de controversia.

Los torpedos automóviles, indudablemente tienen uso muy restringido á bordo de las unidades de combate acorazadas. En éstas, por orden de importancia, deben clasificarse los medios ofensivos, poniendo en primer lugar la artillería, en segundo el torpedo y en último el espolón, si bien, como es lógico, en cuanto á eficacia hay que invertir el orden de los factores en absoluto; pues axiomático es que un buen golpe de espolón es decisivo, y que una explosión afortunada de un torpedo producirá más grandes averías en el casco enemigo que el mayor proyectil, dando en el blanco de la obra muerta acorazada; pero, en cambio, las probabilidades de llegar á utilizar con éxito el torpedo en su escaso alcance y en sus erróneas punterías, y el espolón con las circunstancias esencialísimas que reclama esta maniobra son de tal índole dudosas, que tanto uno como otro merecen el califico-

vil en buques de más de 4.000 toneladas. El torpedo automóvil queda, pues, relegado al papel de arma de los débiles y desesperados.

En cuanto á la *reprise* de las dos máquinas motoras, la duda queda en pie, pues si los constructores *yankees* la apadrinan, los alemanes, hoy más que nunca, insisten en sus modernos proyectos en la adopción de las tres.

Queda el asunto del tonelaje por discutir, y este punto es tan complejo, técnicamente considerado, que me abstengo de desarrollarlo en las presentes líneas de una crónica que, por carácter esencial, debe alejarse de problemas tan áridos. No obstante, sea dicho de paso que el crecimiento de los tonelajes en los acorazados viene abriéndose paso, si bien de una manera muy paulatina y lenta, pero con constancia, á pesar de las poderosas razones tácticas y económicas que le salen al encuentro, y aunque el constructor naval, para satisfacer las demandas imperiosas de los me-

dios ofensivos y defensivos que reclama la unidad de combate del día, no encuentra otra solución al problema, son tales las trabas de otro orden militar que se le oponen, que sólo de centenar en centenar de toneladas va ascendiendo la escala gradual en los buques guerreros: no así en los mercantes, donde ha subido rápidamente por miles ante la demanda exclusiva de las velocidades.

Todos los tácticos navales reclaman *número y homogeneidad*, como bases fundamentales de las modernas escuadras, y Lockroy en Francia, y Cloaree y Maham, en su último libro, con más insistencia, si cabe, que en todos sus anteriores escritos, hacen de estos dos factores cimientos básicos para todo programa de construcciones. En este orden de ideas, claro es que, á parte de consideraciones técnicas, fuerza es se impongan también los límites de cierta económica administración, porque un *pez grande que pese poco y que sea barato*, es tan utópico en materia naval como en las demás fases de la vida humana.

En construcciones para el comercio me apresuro á señalar á mis lectores una novedad que era de esperar: ya tenemos en vías de hecho el *trasatlántico turbina*.

Una de las más poderosas compañías navieras alemanas, ha admitido los planos de un buque de 7.000 toneladas, con máquinas propulsoras de este nuevo sistema, que será destinado al exclusivo tráfico de pasajeros á través del Atlántico. La novedad por un lado y las mayores comodidades que es dable reportar al pasaje con esta clase de motores, ilusionan á los armadores para arrostrar las consecuencias de este impulso, aventurado en el orden técnico. Como diferencia esencial con el ya conocido *King Edward*, sólo encuentro en el nuevo proyecto la rebaja de propulsores, que quedan limitados á tres en número.

Dos palabras á cerca de la constante actualidad de los submarinos me voy á permitir, ya que es asunto este que conviene llevar al día, y mis lectores quizás me agradezcan el método, por lo mismo que las exageradas notas que implicará la crónica de estos barquitos sólo en debido aislamiento pueden comentarse, porque si se las oye en conjunto forman estridente desarmonía y confusión en el ánimo.

Hoy, somos optimistas, con sólo transcribir el proyecto de Mr. Auschntz Kampfe, en Wilhelmshafen, que en un principio, lo confieso, al tener noticia de él, casi me atreví á calificar de *canard* científico-naval; pero que al verlo insistentemente reproducido en revistas profesionales serias, no puedo menos de lanzarlo en mis crónicas, atento al papel impuesto de narrador imparcial. Este señor, con sus ilusiones y proyectos aventurados, demuestra que también en Alemania la fiebre subacuática hace estragos y produce exaltaciones de espíritu, y si no, juzguen mis lectores el proyecto en cuestión, que es el de un submarino para ir al Polo Norte.

El ejemplo del desgraciado Andree con su globo, buscando en las nubes el camino deseado para tamaña gloria, no arredra á los aventureros, y la sugestión polar ha contagiado, entre otros, á Mr. Auschntz Kampfe. El nuevo submarino que, al parecer, en breve será asombro de las focas árticas, según los datos que facilita su inventor, es de doble motor, con una velocidad modesta de tres millas cuando navegue sumergido; pero como podrá hacerlo así durante quince horas, según sus cálculos, le será dable atravesar aquellas regiones de hielo por etapas de 50 millas, y saliendo á la superficie á voluntad mediante aparatos rompehielos, ir así poco á poco acercándose *cómodamente* (dice él) al deseado objetivo. La dotación la compondrán cinco hombres, y yo no sé quién es más heroico, si el exaltado y alucinado ingeniero, ó

los cuatro infelices sugestionados que se sacrifiquen con él.

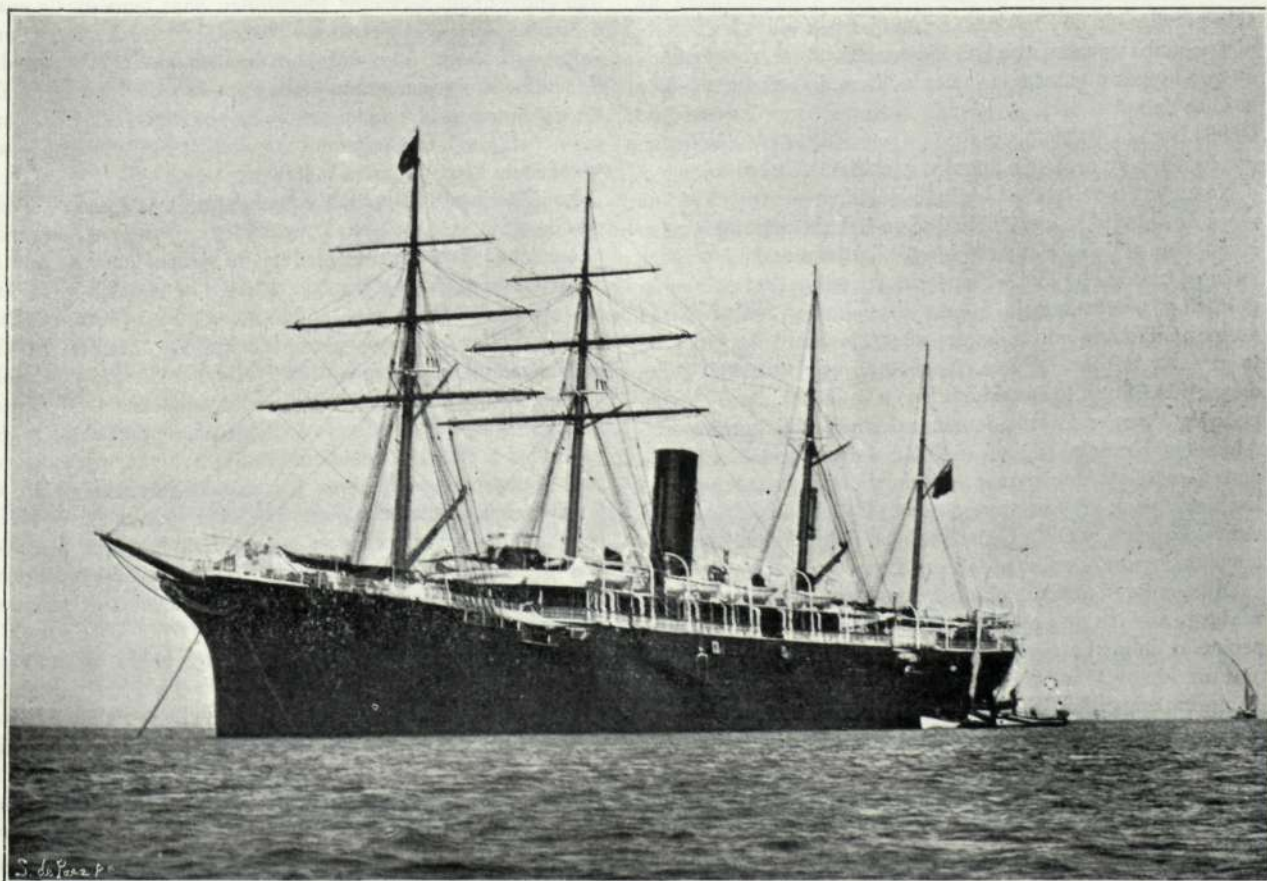
En el orden militar, y sin abandonar este asunto de los submarinos, aunque sea descendiendo del terreno de las ilusiones á la triste realidad de cosas más humanas, el aumento de las escuadrillas de submarinos en Francia ha hecho pensar ya en un buque especial para combatirlos y destruirlos, que llamaré, válgame la frase, el *contrasubmarino*, en analogía de los contratorpederos, cazatorpederos ó destructores de torpederos, que nacieron al unísono del aumento progresivo y rápido de los torpederos propiamente dichos; y, aunque la buena y sana táctica, desde los tiempos del gran Barceló á nuestros días, establece el principio de que *é los jabeques se les combate con jabeques mejores y más en número*, y á los torpederos con torpederos mayores, mejores y con más armamento (los *destroyers*), y por lo tanto de deducción en deducción llegaríamos á estipular que contra el submarino la mejor arma sería otro submarino más rápido, más fuerte y más potente, el problema de los combates subacuáticos con sus tenebrosos horizontes y toda la novelesca aureola que sin querer producen tales suposiciones en el ánimo nuestro hoy, desecha tal solución, aunque haya quien la admita y la defienda como lo hace el Teniente de Navío de la Marina rusa que, con la firma de X, recientemente ha publicado un curioso folleto sobre la materia. Por lo tanto nos parece más práctico, hoy por hoy, buscar la neutralización del poder militar de los submarinos por otros derroteros, y en este sentido leo en una revista extranjera un proyecto de buque para tal objeto.

Trátase de un buque de excaso tonelaje, poco calado, gran velocidad, y que lleva numerosos botalones de cinco metros de largo, sumergibles á voluntad, amadrinados á los costados. En las cabezas de estas perchas van instalados pequeños torpedos, que al contacto ó eléctricamente pueden dispararse; las cargas, calculadas para que por distancia y entidad no puedan dañar al propio buque, se consideran suficientes para resentir las débiles planchas y, en general, la construcción sensible de los monstruos subacuáticos, que muy delicados, no pueden soportar ingerencias de choques y esfuerzos imprevistos.

Voy á terminar esta crónica decenal recomendando á los armadores y navieros españoles el estudio práctico de un problema naval, que acaso les venga en buena ayuda á sus intereses.

En el Norte de Europa, de día en día crece el tráfico de mercancías transportadas en pontonas construidas *ad hoc*, remolcadas á grandes distancias. En Alemania, sobre todo, los remolques aumentan prodigiosamente, y el tonelaje de las pontonas alcanza ya á miles de toneladas cada una. Con un buen remolcador se transportan dos y aun tres, haciendo navegaciones largas, á Inglaterra y los puertos del Norte del Báltico; de donde cabe deducir que la maniobra de remolcar, con los adelantos modernos, es esencialmente marinera, cómoda y factible en todos tiempos y en todos los mares, y como la ventaja del sistema estriba en no tener inactiva la producción de una máquina durante las estadias de carga y descarga de las bodegas, algunas Compañías han adoptado el sistema de esta clase de transportes, con pocos y buenos remolcadores y muchas y amplias barcazas ó pontonas, que cada una lleva caldereta y chigres para sus faenas. En la navegación de cabotaje en nuestro Mediterráneo, quizás sea este un problema de provechosos rendimientos y valga por lo que valiere, á los interesados en él dedico, mis insinuaciones.

MARIO RUBIO MUÑOZ.



VAPOR «REINA MARÍA CRISTINA»

Los cruceros mercantes

II

SUSPENDIMOS la reseña de las más importantes observaciones contenidas en la Memoria de Lord Brassey (1) en el punto en que el ilustre marino, con amarguras de patriota desconfiado, ponía de manifiesto la inferioridad de la flota comercial inglesa, comparada con la de Alemania y las de otras naciones de Europa. Atribúyelo el autor, no á la voluntad inactiva de los armadores, no á las peripecias del tráfico mercantil, no á los impuestos, si exclusivamente á la deficiencia de las subvenciones á los barcos destinados á prestar servicios de Estado. De 32.000.000 de libras esterlinas que las Cámaras votan para la Armada, tan sólo 63.000 son aplicadas á los servicios de las naves postales que reúnen condiciones para su transformación en cruceros. Es imposible, en opinión de Lord Brassey, que Inglaterra tenga poderosa Marina mercante oficial con suma tan escasa.

El valor total del tráfico inglés con el extranjero, es libras 750.000.000; la suma que dedica á servicios postales marítimos no llega á 700.000. En cambio, Francia, cuyo comercio asciende á 300.000.000 de libras, destina á los mismos servicios 1.143.000 libras; y Alemania, que excede á Francia en 13 millones en lo que respecta al tráfico, consagra un millón á los propios servicios postales. Alemania y Francia, con menos comercio que Inglaterra, se han hecho cargo más

rápidamente que la Grán Bretaña de la urgencia de dotar adecuadamente la Marina designada para el desarrollo mercantil de los respectivos países.

Las cifras precedentes afianzan la convicción de Lord Brassey de que se ha de aumentar la subvención á los barcos postales. «Es firme resolución de nuestro pueblo, dice, y quizás el primer deber *del estadista inglés*, conservar á nuestro imperio seguro de los ataques y *proteger el comercio, de que depende nuestra existencia...* Debemos volver los ojos á nuestra Marina mercante, y con los abundantes materiales que en ella tenemos dispuestos, organizar una flota suplementaria de cruceros armados, como ningún otro Estado podría conseguir. El Almirantazgo debería utilizar estos recursos por medio de subvenciones». Y luego, como el lector comprenderá, hace referencia la Memoria á las condiciones que deberían tener los cruceros mercantes para recibir el auxilio del presupuesto, y deduce del costo de cada nave militar la creencia de que sería suficiente la suma que en una de ellas se invierte, para adquirir varios auxiliares mercantes, pudiendo tener estos una positiva protección, prestándola, al propio tiempo, al comercio y siendo garantía de comunicación entre buques de una misma división naval.

«Aquí, en Glasgow—escribe Lord Brassey al final de su Memoria—busco fuerte apoyo para una política que no se presenta por primera vez á la consideración del Instituto de Ingenieros navales. Por ella han abogado durante muchos

(1) Véase nuestro número anterior.

años vuestros hombres de mayor mérito, y su finalidad ha sido perseguida con señaladas ventajas por todas las Administraciones navales que han ido sucediéndose, reconociendo que hemos quedado seriamente atrasados. Si elevásemos la cifra de subvención destinada á cruceros auxiliares desde 60.000 libras á 600.000 anuales, en pocos años estaríamos en condiciones de proteger nuestro vastísimo comercio.»

No es posible—lo supondrán los lectores—calcular el número de estadistas españoles que se habrán enterado de las conclusiones de la Memoria. Más dificultoso sería averiguar cuántos han hecho firme propósito de atemperar su acción política y parlamentaria á esas necesidades, las primeras de un pueblo que quiere tener comercio marítimo y potente marina militar. ¿Fuera inoportuno que nuestros jefes de partido fijaran la consideración en estos estudios? ¿Fuera pedirles obras excesivas demandarles que advirtieran, como Alemania, Francia, Italia é Inglaterra dedican tiempo y dinero á estos problemas mercantiles, y como en todas partes los resuelve el mayor empuje que el Estado da á la marina subvencionada, y en la Gran Bretaña pobremente subvencionada, según la opinión de Lord Brassey?

Dijimos en el artículo anterior que los marinos del Almirantazgo son los que están á la cabeza de este movimiento protector de los barcos postales, no las Compañías de servicios marítimos, ni los armadores, los cuales, hecha excepción de alguno que en conferencias públicas secunda activamente la labor, van á la zaga de los generales. Bien lo demuestra la discusión de la misma Memoria á que antes nos referimos, en cuyo examen intervinieron distinguidos marinos de la Armada inglesa. Importa consignar sus opiniones.

«Las subvenciones deben ser concedidas con liberalidad, decía el Almirante Sir E. R. Fremantle. Seiscientas mil libras suenan como una gran suma; pero ese es ahora el precio de un crucero de segunda clase. No llega, ni con mucho, al precio de un crucero de primera». Este Almirante recordó, al defender la Memoria de su eminente colega, que Clöver, agregado naval americano, había expuesto la opinión de que los buques más útiles para la exploración durante la guerra de Cuba, fueron los cruceros mercantes *San Paul* y *San Luis*. También recordó que Nelson despachó el *Curriex* desde las Indias Orientales á Falmouth, para avisar al Almirantazgo el regreso á Europa de la escuadra francesa de Villeneuve. La Marina mercante debe ser la nodriza de la de guerra. Si ésta no estuviese sostenida por una Marina mercante eficaz, sería un organismo exótico, y no duraría sino tiempo limitado.

Del propio parecer fué el Almirante Sir Nathaniel Bowen Smith, quien hizo presente la necesidad de asegurar con

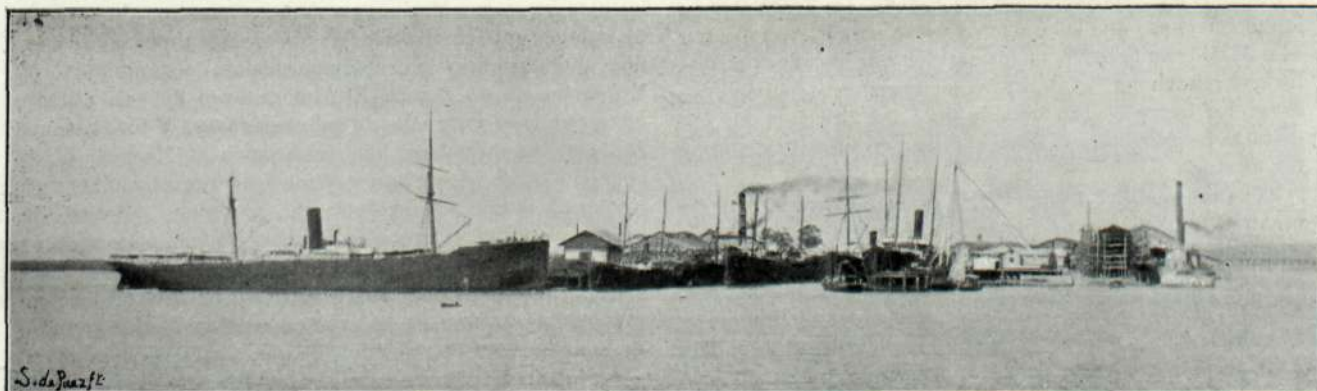
una subvención servicios marítimos, para impedir la contingencia de que el Estado se encontrara sin vapores, por estar, sobre todo, á las órdenes de otra potencia en un día de conflicto. Ese momento ya ha llegado para Inglaterra. Ha tenido Marina subvencionada, y ha podido enviar transportados con bandera nacional á Africa 250.000 hombres, y los víveres de boca y guerra indispensables.

Los Almirantes Hopkins y Dalrymple-Hay, como el conde de Glasgow, se asociaron á estas ideas, y rogó el segundo que se sometiera al Almirantazgo la proposición de que la supremacía naval inglesa depende de la eficacia de la Armada y de la Marina mercante; esto es, que era *imprescindible atender al propio tiempo á las dos Marinas*. El Vicepresidente del Instituto, Sir Nathaniel Barnaby, no sólo se declaró conforme con las conclusiones de la Memoria, sino que abogó para que desde luego se aumentara la subvención á los barcos postales. «Así la Armada, dijo, progresará siempre, asimilándose los nuevos elementos. No se puede exigir de otro modo que los buques mercantes estén preparados para cruceros de guerra. Eso hay que pagarlo. Los alemanes están en lo cierto. Nosotros no debemos preocuparnos del dinero, si conseguimos llevar á la práctica nuestros deseos.»

Tan calurosamente como sir Barnaby habló el profesor Biles, del Consejo del Instituto. «La cuestión es política y está esencialmente relacionada con la política naval del Gobierno. Es también económica. Se trata del mejor modo de emplear el dinero en defensa del imperio.

Un vapor correo de primera clase puede hacerse poco menos, ó nada inferior, á un crucero de primera, por su artillería, torpedos y protección, mientras en velocidad y radio de acción sería superior. La fuerza guerrera de nuestro país se aumentará con los barcos correos que puedan transportar coraza y cañones en tiempo de guerra, carga y pasajeros en la paz. Esa es la representación del soldado moderno; ciudadano trabajador en días de reposo, acude á la guerra con el mayor entusiasmo. Es un guerrero, tan guerrero como el militar de profesión. ¿Será necesario—añade Sir Biles—un desastre para que hagamos entrar en la cabeza de nuestros estadistas el concepto del valor de nuestros buques ciudadanos?»

La pregunta precedente responde al excesivo tiempo de inacción transcurrido desde que se planteó el problema en Inglaterra hasta el momento presente. La política inglesa no avanza en estos instantes tan aceleradamente como el patriotismo de sus marinos militares. Le basta por el momento asegurar las 60.000 libras de subvención. Es el punto de partida que nadie rectificará. El buen sentido de todos lo



FACTORÍA DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA (CÁDIZ)

respeto. Pasadas las circunstancias actuales, los marinos triunfarán, y su éxito tendrá carácter nacional, porque la primera ventaja que conseguirán será robustecer el tráfico mercantil, y después tendrán mayor número de cruceros mercantes.

En España hemos padecido la derrota que trata de evitarse a Inglaterra el profesor Biles; pero es preciso reconocer que en el desastre se ha probado la eficacia de nuestros barcos auxiliares de la Armada. Algunos, sin embargo, de nuestros parlamentarios quieren que se supriman, sin duda porque, como dice de la Gran Bretaña el mismo profesor, estamos ya en el caso de que no se sabe más acerca del valor de esas naves que lo que saben los indiferentes; más no creemos que las decadencias españolas se aumenten con una más, sobre todo cuando el propio problema preocupa a todos los Estados, y cuando todos también se preparan a luchar mercantilmente en el mar, para la compensación de las grandes crisis presentes y de las precauciones arancelarias que toman los Gobiernos para la defensa de los intereses nacionales.

Francia acaba de ofrecer en este punto un ejemplo que entregamos a la consideración de los espíritus más reacios a la sólida constitución de una Marina mercante del Estado. Ha rectificado en veinticuatro horas una votación de la Cámara que suprimió la llamada compensación de armamento. Para ello ha tenido presente las mismas razones alegadas por el marino inglés. No ha querido Francia verse sorprendida en lo porvenir, y ha mantenido, contra una mayoría parlamentaria, un gran sentido de gobierno, beneficioso al comercio y al Poder militar al propio tiempo.

En el transcurso de veinticinco años ha votado la República tres leyes sobre la Marina mercante: la primera en 1881, la segunda en 1893 y la tercera a la conclusión del año pasado, es decir, hace un mes próximamente. Poco después de la aprobación de la segunda se advirtieron los síntomas de la decadencia de la Marina mercante francesa. Durante seis años una comisión estudió las causas de ello. Propuso una modificación importante en la concesión de primas: la supresión de las que con arreglo a la legislación de 1881 eran aplicadas a los barcos de propiedad francesa, no construidos en la República. Respetó las primas para todo lo nacional, y, sin embargo, se notó que disminuían las exportaciones francesas.

La ley de 1893 propendió al engrandecimiento de la na-

vegación a vela. Acreció, en efecto, pero a costa de la inferioridad de la Marina organizada con barcos de vapor. Esas experiencias inspiraron en el año último a la Comisión parlamentaria que entendía en el asunto, el aumento de la subvención a los barcos de vapor, y el restablecimiento de una media-prima de navegación para las naves adquiridas en el extranjero, con el mismo antiguo nombre de *Compensación de armamento*. Comenzó el debate, acudieron a una sesión mayor número de enemigos que de partidarios de la ley que se discutía, y fué aprobada una enmienda de M. Mahy por la cual quedó suprimida la compensación.

Era un acuerdo del Parlamento, y parecía imposible rectificarlo; pero lo fué al siguiente día. Al mismo artículo que consignó la supresión, se agregó que la compensación de armamento subsistiría para las Sociedades anónimas marítimas nacionales, siempre que tuviesen Consejos de administración compuestos en su mayoría por franceses. Y esto es lo que ha prevalecido. Por manera que Francia concede la protección a la Marina mercante, no sólo para los barcos construidos en el territorio de la República, sino para los adquiridos fuera de ella. Claro es, como la misma denominación de la prima lo indica, que para haber compensación de armamento han de tener los barcos condiciones para llevarlo.

Al traer aquí el presente estado del problema de la Marina mercante en dos naciones poderosas, no nos hemos propuesto sino cooperar a la divulgación de puntos de vista importantes al patriotismo español en materias determinadas, patriotismo a veces más nutrido de vocablos que de ideas. Francia é Inglaterra se han sentido aguijoneadas por la superioridad de Alemania, y procuran, cuando menos por movimientos de opinión, que sus Gobiernos estatuyan con diligencia una legislación niveladora en las ventajas que aquel Imperio ha otorgado a la Marina mercante. Nosotros poseemos en este punto una realidad lisonjera: está creado el instrumento de poder naval mercante; ha prestado ya el servicio que requerían las circunstancias adversas que padecemos; pero importa fijar la consideración en los prudentes avisos de Lord Brassey al Almirantazgo inglés, y de ahí partir para fortificar una legislación que advierta a Europa y América el propósito definitivo de la nación española de fomentar el comercio internacional é intercontinental por medio de una poderosa Marina mercante del Estado.

LUIS SOLER.



PESQUERIAS

Enmendemos el rumbo

¿Queremos el engrandecimiento de la Patria? ¿Queremos verla rica y poderosa en breve espacio de tiempo? Pues manos a la obra. El movimiento se demuestra andando; la voluntad con obras, no con palabras.

Dejad a un lado, al menos por esta sola vez, las grandiosas manifestaciones de vuestra erudición y de vuestra elocuencia; no son para ello necesarias, y hasta pudieran estorbar para el logro de la idea. Aportemos únicamente un ligerísimo esfuerzo de nuestra voluntad y una pequeña parte de la cantidad que empleamos en lo superfluo, y creemos con

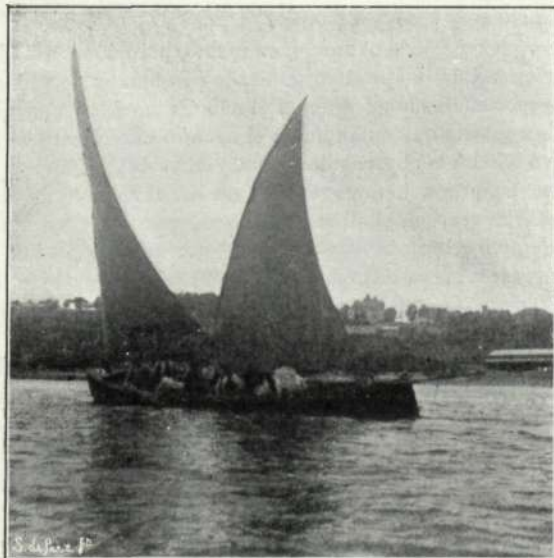
estos dos elementos sociedades para repoblar nuestras empobrecidas aguas litorales y para explotar los productos del mar en apartadas regiones, difundiendo al par los conocimientos pesqueros é influyendo con los Poderes públicos para el buen régimen de la industria porque, no yo, que poco valgo, sino la razón y la lógica, os garantizan el éxito.

Pueril es creer que basta la acción del Gobierno para el logro de la empresa, como lo sería el pensamiento de construir cualquier edificio sin la conveniente cimentación.

Los cimientos para la reconstitución de la nación española están en el mar, y el primero y principal material para sentarlos debidamente es la pesca marítima, conjunto de numerosos manantiales que, al unirse, aportan riqueza inmensa, y por ende los elementos necesarios para el engrandecimiento y poderío de la Patria.

No sé quién, pero alguien, llamó a la pesca *ama de cría* de las industrias marítimas, con gran oportunidad por cierto, puesto que de ella toman vida y se nutren todas las demás.

No es mi propósito convencer a los que a las citadas in-



LANCHAS PESCADORAS (SANTANDER)

dustrias se dedican y de ellas viven, de estas verdades, no. Mi deseo es sólo recabar su cooperación para extender esta convicción nuestra por todos los ámbitos del país, y especialmente por las regiones más apartadas de nuestro litoral, á donde no llegan las puras brisas del mar, en donde para muchos es un mito aún la existencia de ese elemento, razón de la vida de nuestro planeta; para que sepan todos que el agua con que se fertilizan los campos, se refresca y purifica la atmósfera y se apaga su sed, viene por admirables combinaciones del mar; que las perlas y los corales, y mil y mil objetos que realzan la belleza de sus mujeres, los más ricos alimentos, así como la sal con que se sazonan, los reconstituyentes que en la mayoría de los casos emplean para enriquecer la empobrecida sangre de sus anémicas hijas, salen también del mar; y que de él proceden los abonos que emplean con grandes ventajas para beneficiar sus esquilados campos.

Triste, tristísimo es ver la indiferencia, la apatía con que la inmensa mayoría del país ha mirado las cuestiones marítimas, y en particular las que á la pesca se refieren, sin parar mientes en que aquélla es causa principalísima de nuestro empobrecimiento y de nuestra ruina.

Pero, no; no es culpable de ello la masa general del país, que desconoce en absoluto los innumerables medios que el mar nos ofrece, así para la vida individual como para la colectiva de la nación; los culpables somos los que, por razón de la profesión ó de las especulaciones á que nos hemos dedicado, tenemos, ó debemos tener, conocimiento de la trascendental importancia que la explotación del mar tiene para el desenvolvimiento de la riqueza pública y para el logro del poderío de la Patria. Y digo que somos los culpables, por cuanto no hemos sabido difundir este conocimiento, que hubiera sido el despertador de aquella apatía, siquiera por el acicate de la esperanza del lucro.

Yo me admiro al ver contribuir con capitales españoles de verdadera importancia á la implantación de industrias diversas, iniciadas, dirigidas y explotadas por extranjeros, mientras otras genuinamente españolas, tal vez más necesarias, más útiles y más reproductivas, no se emprenden ó se explotan de manera mezquina, dando resultados exigüos ó muriendo al poco tiempo de iniciadas. Tal sucede con las industrias de pesca, reducidas á la explotación de una reducida faja de nuestros mares litorales, insuficiente para poder

cubrir las atenciones del consumo nacional, y que por la necesidad de trabajar en tan pequeña zona es causa de continuas contiendas y de su empobrecimiento.

Necesario es, pues, reconstituir la productibilidad de nuestras aguas litorales, así como ensanchar el campo de explotación. Necesario es que no sean los extranjeros los que vengah á nuestra casa á explotar las riquezas que en ella tenemos, como al presente sucede con la pesca de la esponja, ni tampoco los que nos suministren los mejores manjares de la mesa de los ricos, ni uno de los principales platos de la del proletariado.

La esponja, cuyo explotamiento se ha autorizado recientemente á una sociedad que no es genuinamente española, bien pudo ser explotada por españoles.

El salmón y la ostra, que tanto abundaban en mejores tiempos en nuestras aguas, ninguna necesidad tendríamos de traerlos de fuera, con sólo un pequeño esfuerzo de nuestra voluntad para repoblarlas.

No olvidemos tampoco que en nuestros mismos mares, en las costas de las islas Canarias y de nuestras posesiones de Africa, hay elementos abundantes para grandes explotaciones pesqueras.

Y, por último, fijémonos atentamente en el hecho que más debiera sonrojarnos: la cantidad enorme que pagamos innecesariamente al extranjero por el producto de mayor consumo en España, el bacalao; hecho lamentable, por cuanto habiendo sido nosotros mismos los que primeramente explotamos su pesca y sus preparaciones, nos hemos convertido hoy en tributarios de otras naciones, que se han utilizado de nuestras enseñanzas.

Únicamente nos quedan hoy dos grandes explotaciones pesqueras: la de la sardina y la del atún. ¿Las perderemos también? ¡Quién sabe!

Enmendemos el rumbo, no sigamos por el camino de la desunión, dimanada de la desconfianza mutua; unámonos, y aportando cada cual, en la medida de lo posible, los esfuerzos de su inteligencia y de su voluntad, y los poderosos á la vez algún pequeño óbolo de sus riquezas, constituyamos entidades capaces de influir con los Poderes públicos para obtener la debida protección, difundir las necesarias enseñanzas y emprender con fe la ordenada explotación de los ricos productos que el mar nos ofrece, que fué el camino que siguieron nuestros antepasados para obtener el engrandecimiento de la Patria.

RAFAEL GUTIÉRREZ VELA.



LANCHAS PESCADORAS (SANTANDER)



SECCIÓN DE LA LIGA MARÍTIMA

Un dato elocuente



GRANDE debe ser la satisfacción que sientan en la actualidad aquellos que, después del desastre pasado, han conducido sus esfuerzos á la demostración de que España es esencialmente nación marítima, y que si queremos seguir *siendo*, nuestro porvenir sólo es posible encontrarlo en el muy especial fomento de la vida, en el mar y del mar.

Quizás no todo lo alcanzado en el convencimiento de la parte directora de la pública opinión sea debido á aquellos esfuerzos, pues parece evidente que la desgracia no se ha cebado en nosotros, hasta el extremo de no dejar á su paso el bien de abrirnos los ojos al mar, á cambio de tanto mal prodigado. Hasta tal punto, que ya hoy es más necesario entrar en la demostración de que España *puede ser* nación marítima de verdad, y en la discusión de los *medios conducentes* para realizarlo por completo.

Por varias razones, de inoportunidad ahora, estas líneas no se dedican á intentar el insignificante cumplimiento que nos corresponde, como buenos patriotas, satisfacer de tal necesidad; se dirigen más bien á remachar el clavo de la primera demostración, presentando un elocuentísimo dato, no cimentado hasta hoy. Creemos que no ha de holgar.

La situación, absoluta y relativa, geográfica de España, ha inspirado el dicho, no apasionado, de que es la mejor posición navalmente estratégica del contorno europeo; la relación de su comercio exterior marítimo al terrestre, superior á cinco, nos coloca en el rango de más comerciales en el mar, proporcionalmente, que la misma Alemania, proclamadora del conocido lema sobre su porvenir: *Unsere sukunst ist auf dem wasser*. Nuestro porvenir está en el mar. Los 3.000 millones de pesetas que entregamos anualmente al transporte por navegación, es dato que, dada nuestra pobreza, admira; la categoría de nuestra nación por su Marina mercante de vapor, no podemos soñar en alcanzarla dentro de cualquier otro orden de ideas positivas; todo ello demuestra nuestra potencialidad marítima, pero de ésta aún tenemos en casa otra enseñanza más elocuente: la repartición de la densidad de población.

Esta representa el trabajo, y aunque la riqueza no se produce sin el concurso de los agentes naturales y el capital, donde la población de modo estable y en mayor relación se instala, es señal inequívoca de que concurre todo en más

señalada proporción para producir bienestar.

La densidad de población es, por lo tanto, muestra de riqueza, y de cómo ésta se encuentra repartida da idea el siguiente estado, tomado de la *Reseña Geográfica y Estadística de España*, publicada por la Dirección general del Instituto Geográfico y Estadístico:

PROVINCIAS	Situación.	Densidad de población.
Barcelona.....	Marítima....	108,82
Pontevedra.....	Idem.....	102,92
Guipúzcoa.....	Idem.....	88,72
Vizcaya.....	Idem.....	87,72
Coruña.....	Idem.....	75,47
Madrid.....	Interior....	74,38
Alicante.....	Marítima....	72,72
Málaga.....	Idem.....	68,08
Valencia.....	Idem.....	63,26
Cádiz.....	Idem.....	58,46
Baleares.....	Idem.....	57,64
Orense.....	Interior....	55,72
Asturias.....	Marítima....	52,90
Gerona.....	Idem.....	51,10
Tarragona.....	Idem.....	50,86
Castellón.....	Idem.....	43,92
Santander.....	Idem.....	43,10
Lugo.....	Idem.....	41,58
Almería.....	Idem.....	40,11
Murcia.....	Idem.....	39,15
Canarias.....	Idem.....	38,63
Granada.....	Idem.....	37,52
Sevilla.....	Idem.....	36,04
Logroño.....	Interior....	34,60
Valladolid.....	Idem.....	32,69
Jaén.....	Idem.....	31,38
Alava.....	Idem.....	30,72
Navarra.....	Idem.....	28,95
Córdoba.....	Idem.....	28,08
Zamora.....	Idem.....	23,53
Lérida.....	Idem.....	23,48
Burgos.....	Idem.....	23,43
Zaragoza.....	Idem.....	22,99
Ávila.....	Idem.....	22,89
Salamanca.....	Idem.....	22,84
León.....	Idem.....	22,77
Segovia.....	Idem.....	21,98
Toledo.....	Idem.....	21,96
Palencia.....	Idem.....	21,43
Huelva.....	Marítima....	20,76
Badajoz.....	Interior....	19,77
Huesca.....	Idem.....	16,65
Guadalajara.....	Idem.....	16,62
Teruel.....	Idem.....	16,34
Cáceres.....	Idem.....	15,44
Soria.....	Idem.....	14,89
Albacete.....	Idem.....	14,74
Cuenca.....	Idem.....	13,74
Ciudad Real.....	Idem.....	13,28

Si consideramos ahora que Madrid cuenta con el Centro oficial de la Nación, que la densidad ex-



CAZATORPEDEROS «DESTRUCTOR»

traordinaria de Orense es debida á lo repartida que la propiedad está en Galicia y á lo prolífico de la raza que la puebla, y añadimos que la densidad señalada á Huelva es promovida, principalmente, porque se toma como superficie habitable terrenos pantanosos y desiertos, que representan parte considerable del total, se explican lógicamente las excepciones, y venimos á parar á la conclusión de que el litoral tiene una densidad de población mayor que el interior, ó sea que hay allí riqueza muy superior á la del resto de España, que los catalanes, cántabros y galaicos, las razas más marineras, viven con mayor bienestar, y que las provincias del centro de la Península cuentan con medios de vida tanto más escasos cuanto más apartadas se hallan del mar.

¿Dónde, pues, se encuentra nuestro presente? ¿Dónde nuestra vida? ¿Dónde el porvenir?

Exponemos el dato, y dirigimos la pregunta á los profesores de Geografía, en particular, y á los hombres de Estado, en general.

PEDRO M.^a CARDONA,

Alférez de navío.

Secretario de la sección Provincial de Mahón.

* *

RESTOS MORTALES.--Con motivo de una noticia publicada en el *Diario de la Marina*, con firmas autorizadas, exponiendo temores de que los restos mortales de los tripulantes de la escuadra española destruida en Santiago de Cuba se encontrasen en malas condiciones de seguridad, en el territorio extranjero donde recibieron sepultura, la Junta central de la Liga dirigió atenta comunicación al Ministro de Marina, rogándole dictara el Gobierno, asegurado de la fidelidad de la noticia, las disposiciones correspondientes para la conservación honrosa ó la repatriación de los restos de aquellos compatriotas que sucumbieron víctimas de su deber.

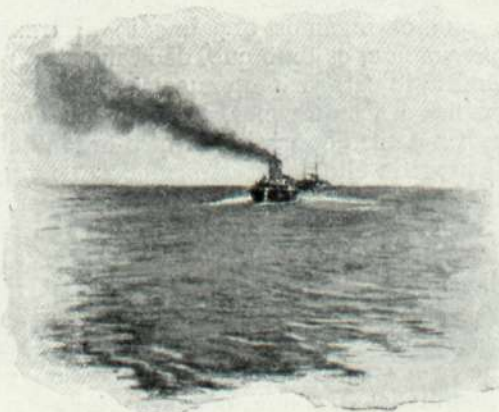
Atendiendo tan justas indicaciones el Ministro de Marina, hizo las gestiones necesarias, y como consecuencia de ellas, trascribió á la Liga en 19 de Octubre una Real orden del Ministerio de Estado, con nota del Viceconsul de España en Norfolk, manifestando, que personado este funcionario en el cementerio naval de dicha ciudad, vió que los terrenos de las sepulturas de los 31 marineros allí enterrados, estaban en buen estado y custodiadas de día y de noche, marcadas todas ellas con lápidas de mármol de 2 1½ pies de altura, con inscripciones nominales, iguales en un todo á las usadas por el Gobierno americano para sus propios marinos ó los extranje-

ros, y que las sepulturas no habían sido profanadas, encontrándose en buen estado.

Como resultado de ulteriores gestiones, el Ministro de Marina, con Real orden de 8 de Enero, ha trascrito otra del Ministro de Estado con certificación del Comandante Jefe de la estación naval de Portsmouth, haciendo constar que, á petición del Viceconsul de España en Boston, verificó un minucioso examen de las treinta y una sepulturas donde están enterrados los marineros españoles prisioneros de guerra que fallecieron en dicho punto, las cuales se hallan en buen estado, cerradas y separadas por una verja de hierro galvanizado y marcadas con un número de seis pulgadas, correspondiente á un registro que se lleva en el Hospital de dicha estación naval, donde consta el nombre de cada marinero.

También participa el Ministro de Estado que el Consul de España en Santiago de Cuba, manifiesta que en aquella población no hay enterrado ningún marinero de la escuadra destruida en aquellas aguas.

ABANDERAMIENTO DE BUQUES.—En comunicación fecha 2 del corriente mes, transcribe el Delegado de Hacienda de la provincia de Madrid al Presidente de la Liga Marítima una Real orden del Ministerio de Hacienda fecha 11 de Noviembre anterior, manifestando, como resultado de su instancia pidiendo que sea suprimido el impuesto de Derechos reales para la adquisición de buques en el extranjero, como medio de favorecer el desarrollo de la Marina mercante española, la difusión de su comercio, y evitando al mismo tiempo que los buques propiedad de españoles y por éstos tripulados, se vean obligados á abanderarse en otros países para eludir los excesivos gravámenes que pesan sobre la navegación nacional, que, de conformidad con lo propuesto por la Dirección general de lo Contencioso del Estado se ha consignado en el proyecto de ley definitiva del impuesto de Derechos reales, presentado á las Cortes, la oportuna modificación en el sentido de que se forme en el mismo un epígrafe especial para la adquisición de buques, que constituye excepción benéfica á favor de éstos, del gravamen general establecido para las transmisiones de bienes muebles, como medida de protección á la Marina mercante nacional, que tan poderosamente viene fomentando las relaciones comerciales con otros países, y que, en armonía con lo solicitado por la Liga en la mencionada instancia, el tipo de tributación, hoy del 2 por 100, por el indicado concepto se reducirá á 0,50 por 100. Al propio tiempo expresa que esto es todo lo que en beneficio de la Marina mercante puede hacerse dentro de la esfera del expresado impuesto, por no haber términos hábiles para la excepción que se pretende, sin destruir el principio de la generalidad y proporcionalidad de los tributos.





PROPOSICIONES GENERALES



ARQUEO DE REGATAS.— Todas las naciones, cuyo *sport* marítimo ha adquirido un desarrollo importante para organizar regatas á las que concurren yates de construcción nacional y extranjera, hacen objeto de muy principal atención el estudio de una fórmula de arqueo que permita clasificar los yates, según su tonelaje.

En España, la absoluta independencia con que han procedido las diversas Sociedades náuticas, establecidas en su litoral, ha dado lugar á tantas fórmulas de arqueo como Reglamentos existen, y así sucede que Barcelona, San Sebastián, Málaga, Bilbao, Santander, etc., tienen fórmulas diferentes, con lo que se originan no pocas dificultades cuando se encuentran en las regatas yates de diferentes puntos.

Es, por lo tanto, de absoluta necesidad la proyectada *Unión de Sociedades Náuticas Españolas*, y que ésta adopte una fórmula que, además de ser *única* para todas las regatas que se verifiquen en puntos españoles, sea también *nacional*.

En particular Inglaterra, Francia y los Estados Unidos se han inspirado, al adoptar su fórmula de arqueo para regatas, en diversas bases que afectan, no sólo á circunstancias especiales de localidad, sino también á consideraciones de otro orden, ya procurando evitar las exageraciones de los constructores, ya buscando el aprovechamiento de los yates para que sean utilizables para viajes y paseos, cuando terminan su carrera de regatas.

La construcción naval de recreo está en esas naciones muy adelantada, tiene vida propia y es realmente objeto de estudio profundo el producir el yate más rápido y útil.

En España estamos todavía en la infancia de este *sport*, y la gran mayoría de los yates que arbolan nuestro pabellón han sido adquiridos en el extranjero, especialmente en Inglaterra y Francia.

Nos encontramos, por lo tanto, en estos momentos en la necesidad de buscar una fórmula que armonice hasta donde sea posible tan diversas construcciones, pues bien sabido es por todos los aficionados á las regatas que la fórmula francesa perjudica en su aplicación al yate inglés, y, por el contrario, la fórmula inglesa nada favorece al yate construido en Francia.

Como, por ahora, no tenemos en España verdadera construcción naval de recreo, todavía no sabemos fijamente cómo debemos orientarnos para tener tipos de yate genuinamente nacionales, y por lo tanto, no podemos encauzar con nuestra fórmula los estudios y producciones de nuestros arquitectos navales.

Así, pues, me concreto á presentar una fórmula sencilla, que sin perjudicar las tendencias de nuestros constructores, nos permita establecer el tonelaje de los yates en relación con los dos elementos más importantes para la marcha

de un buque de vela, á saber: la eslora y la superficie de vela, en esta forma:

$$T = \frac{(E^r + E^t) \sqrt{S}}{20}$$

E^r = eslora total.
 E^t = eslora en la flotación
 S = superficie vélica.

Como quiera que, en general, durante el verano, que es la época favorita de este *sport*, reinan en España vientos flojos y brisas manejables, se ha adoptado $\sqrt{S}$ para permitir á los yates llevar bastante aparejo, y, en cambio, se castigan los grandes lanzamientos para evitar exageraciones, tomando como eslora el promedio de la total y la de flotación.

De esta manera, es de esperar que armonicen intereses tan encontrados y puedan correr juntos yates de construcción tan diversa como los que hoy existen en los Clubs españoles.

Para estimular la competencia de los constructores, en los diversos sistemas no debería recargarse el tonelaje de los yates de orza, todo lo cual nos permitiría lanzarnos en España á las construcciones que creamos preferibles, sin temor á ser perjudicados por las exigencias de ciertas condiciones impuestas por determinadas escuelas.

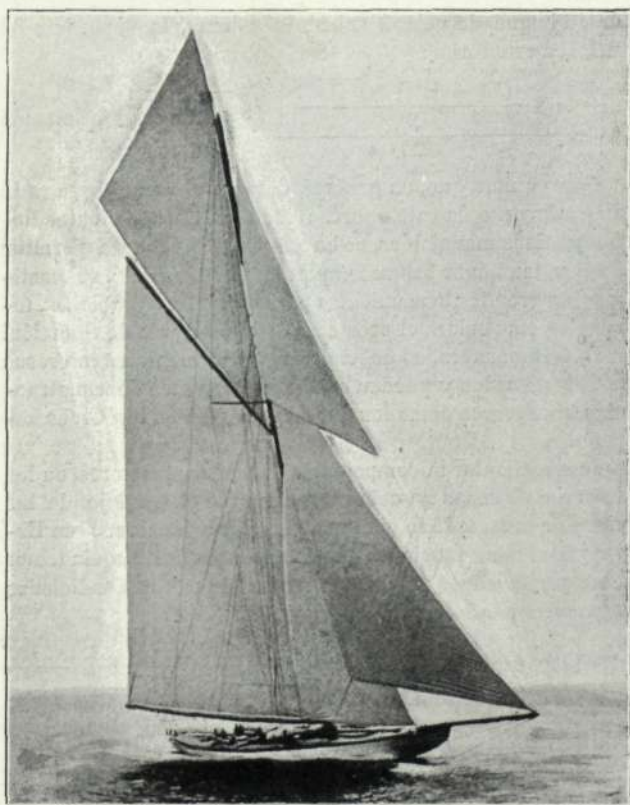
Nota del tonelaje de regata de varios yates españoles, arqueados con la fórmula

$$T = \frac{112 E^r + E^t \sqrt{S}}{20}$$

	Toneladas.
Cuco.....	7,25
Mosquito.....	4,30
Maris Stella.....	6
Ico.....	5,60
Pilar.....	4,50
Matilde.....	3,80
Michelin.....	2,90
Silda.....	2,85
Luisilla.....	2,90



YACHT «COLUMBIA»



YACHT «SHAMROCK II»

	Toneladas.
Sidora.	9,60
Rebelle.	3,20
Rosita.	3
Popet.	3
Lui.	4,40
Mimosa.	4,40

OTRA FÓRMULA DE REGATA.—Con objeto de favorecer la adquisición de embarcaciones habilitables y cómodas, castigando la construcción de las *máquinas* de regata, se propone por D. Angel F. Pérez la siguiente fórmula:

$$T = \frac{0.9 L T \times 5 H \times \sqrt{S}}{120}$$

en la que $L T$ = eslora total, S = la superficie de velas, y H es la perpendicular mayor bajada á la recta que une el pantoque con el canto bajo de la quilla.

Dicha perpendicular se medirá en la cuaderna maestra.

Esta fórmula favorece mucho los yates de formas llenas y da ventajas á los *fin Keel* sobre los *bulb Keel*.

SERIES.—Clasificados los yates por su tonelaje con arreglo á la fórmula española, se dividirían en series en la forma siguiente:

1. ^a serie, yates de 0	á 2 1/2 toneladas.
2. ^a — — — de 2 1/2	á 6 —
3. ^a — — — de 6	á 10 —
4. ^a — — — de 10	á 20 —

En las regatas organizadas por series, los yates de una misma serie correrían sin compensaciones.

Cuando las regatas no son por series, á cada yate se le aplicaría la compensación correspondiente á su tonelaje, con arreglo á las tablas del «Yacht racing Asociation».

Los yates monotipos, si toman parte en las regatas con

los otros de construcción extranjera, recibirían doble compensación de la que señalan las tablas antes citadas.

CONCURSO PARA UN «MONOTIPO».—Como la adquisición de yates en el extranjero es costosa, por varias circunstancias que no permiten poner este *sport* al alcance de todos, es indudable que se fomentaría notablemente su afición si fuese más económico el precio de un yate, y á este fin se dirige el proyecto de concurso para crear en España un tipo de embarcación cómoda, ligera y barata, de construcción nacional, y cuyo modelo, adoptado por las diversas Sociedades náuticas establecidas en nuestro litoral, permitiría organizar exclusivamente regatas de esta clase de embarcaciones, que por ser todas iguales servirían de estímulo á sus propietarios, quienes podrían hacer gala de su hábil manejo y acertadas maniobras.

La «Unión de las Sociedades Náuticas Españolas» es la llamada á promover este concurso entre constructores españoles, premiando el mejor proyecto, cuyos planos quedarían de su exclusiva propiedad, y serían facilitados á todos los socios que desearan construir esta clase de embarcaciones.

El yate *Monotipo* disfrutaría de ciertos privilegios, sería la escuela de los aficionados á las excursiones marítimas pesca y regatas, y seguramente con la protección de las Sociedades náuticas su desarrollo sería considerable, logrando así el fomento de la navegación de recreo en sus diversas manifestaciones.

La base de este concurso sería la economía de la construcción que creemos no debe exceder de 2.000 pesetas, listo el yate para navegar, y las dimensiones no serían menores de las siguientes:

Eslora total.	6 metros
Manga.	1,50 —

dejando en completa libertad á los constructores para la clase de aparejo, calado, etc., etc.

VICTORIANO LÓPEZ DÓRIGA.

Rectificación.—En el número anterior, y en la circular de convocatoria para la Unión de Sociedades Náuticas, se cometió el error de designar al Sr. López Dóriga como Presidente del Club de Regatas de Santander, en vez de Representante del mismo, con cuyo carácter firmó dicho documento.



ORZANDO

Información general

El Fomento Naval.—Para conmemorar la mayoría de edad del Rey, la Junta permanente de la patriótica institución «El Fomento Naval» ha acordado celebrar un certamen para pintores, escultores, arquitectos y autores de obras literarias.

En la sesión celebrada el 10 del actual por la Comisión ejecutiva, presidida por el señor Ministro de Marina, se acordó adjudicar a los autores premiados recompensas en la siguiente forma:

Primero. Al mejor retrato de S. M. el Rey, á cuyo autor se propondrá disfrute el privilegio de reproducir su cuadro con destino á los Ministerios y centros oficiales.

Segundo. Al mejor cuadro de composición inspirada en asuntos militares de orden naval (episodio comprendido en los últimos cincuenta años).

Tercero. Al proyecto y boceto de monumento que refleje más acertadamente el período de la última regencia.

Cuarto. Al proyecto de organización de la Marina de guerra más en armonía con nuestras necesidades y medios financieros más accesibles para dotar de buques á nuestra Armada.

Quinto. A la obra de enseñanza más sencilla y práctica para aprender las primeras letras.

Sexto. Al libro que trate con más acierto la situación económica de nuestra Patria y abogue con mayor eficacia por el restablecimiento del poder naval en España.

Séptimo. Al mejor proyecto de edificio y medios más accesibles y prácticos de allegar recursos para su construcción, en el cual ha de establecerse un Museo histórico nacional, creado por Real orden de 1.º de Marzo de 1899.

Octavo. Se otorgará también un premio al Capitán de la Marina mercante, español que acredite mayores y más importantes servicios de navegación, y entre ellos cuente más años de mando de buque.

El Jurado que ha de juzgar las obras presentadas, se constituirá en vista de la designación oficial que oportunamente harán las reales Academias, Universidad central y Ministerio de Marina.

Las obras deberán entregarse antes del 2 de Mayo próximo, en el Ministerio de Marina, en la secretaría de la Junta permanente del Fomento Naval.

Aumento del poder naval inglés.—La «Navy League» reanuda su campaña á favor del aumento de las fuerzas navales inglesas.

La Marina actual se estima insuficiente para asegurar el comercio en caso de guerra, preservar de un modo eficaz las colonias y garantizar el éxito contra dos potencias dadas, Francia y Rusia, por ejemplo.

Posible sería además que Alemania se agregase á esa doble alianza, y entonces forzoso sería á Inglaterra renunciar, al menos momentáneamente, al dominio del mar.

Después de la realización de sus planes, Francia y Rusia dispondrían de 71 acorazados, y la Gran Bretaña necesitaría, cuando menos, 90 para poder bloquear en sus puertos á los buques enemigos; pero como no dispone más que de 69, porque lo menos 10 tienen un armamento muy deficiente, le serían precisos 21 más, de 15.000 toneladas como minimum.

Para el servicio de exploración, esas escuadras necesitarían 50 cruceros, á los que habría precisión de añadir 186 para vigilar las rutas marítimas y proteger el comercio.

En la actualidad no dispone más que de 160, á los que se podrían agregar 30 buques auxiliares rápidos; por consiguiente, lo menos que les sería preciso construir son 46.

Finalmente, para batir á los 300 torpederos franco-rusos no cuentan más que con 120 cazatorpederos, y si se tiene en cuenta que un cazatorpedero es indispensable por lo menos para batir dos torpederos, necesitarán construir unos 30 cazatorpederos.

Todo esto pide la Liga que se resuelva rápidamente, así como el aumento de las reservas.

Con ese objeto y el de arbitrar todos los medios necesarios de poder naval, han reconocido los ingleses la necesidad de crear un centro mixto de marinos de guerra, armadores y constructores, que acuerde la construcción de una

Marina militar y mercante combinadas, y han hecho además la observación de que Inglaterra, siendo la nación que más se cuida del fomento naval, es la que menos subvenciona los servicios de mar.

Al propio tiempo han declarado que la Marina mercante, provista de buques contruidos *ad hoc*, es un auxiliar poderoso de la de guerra, y que todo buque que reúna condiciones especiales, debe tener también una subvención especial.

Doble prima militar á los buques mercantes.

—Vemos en el *Moniteur Maritime* que la Cámara francesa, á petición de aquel «Sindicato Marítimo», ha admitido una enmienda al proyecto de ley sobre la Marina mercante, autorizando al Ministro del ramo á conceder, á propuesta de la Junta de Obras navales, y de común acuerdo con los Ministros de Comercio y Hacienda, una doble prima militar, que no podrá exceder del 25 por 100, á los buques que por su buena construcción, cómodos alojamientos, instalaciones diversas ó gran velocidad, llenen mayor suma de condiciones capaces de aumentar su valor bajo el punto de vista de los servicios que en momentos dados pueden prestar á la Marina de guerra.

Proyecto de primas á la construcción y á la navegación en los Estados Unidos.

—A instancias del Gobierno norteamericano, el senador Frye ha presentado al Parlamento una proposición de ley para fomento de la moderna industria naval americana, basado en la concesión de primas á la construcción y á la navegación.

Propone que se pague un centavo por tonelada bruta en cada recorrido de 100 millas en tráfico extranjero.

Igualmente para fomentar la construcción de vapores rápidos se pagarán las siguientes primas máximas á tonelada bruta por cada 100 millas:

Más de 10.000 toneladas: (20 millas por hora) 2,7 centavos; (19 millas) 2,5 centavos.

Más de 5.000 toneladas: (18 millas) 2,3 centavos; (17 millas) 2,1 centavos; (16 millas) 1,9 centavos; (15 millas) 1,7 centavos.

Más de 2.000 toneladas: (14 millas) 1,5 centavos.

Para las Indias Occidentales, América Central y México las primas á los vapores correos no podrán nunca exceder del 70 por 100 de la prima máxima.

La construcción de los nuevos trasatlánticos se estimulará por medio de una concesión adicional sólo por cinco años, de 1¼ de centavo por tonelada bruta.

Todo buque que obtenga la prima general vendrá obligado, si fuere preciso, á conducir correspondencia.

Además de las primas indicadas, los vapores de más de 2.000 toneladas, aptos para el transporte de correspondencia, disfrutarán:

0,5 centavos por tonelada los de 12 millas; un centavo por tonelada los de 14 millas; 1,1 centavos por tonelada los de 15 millas, y de 16 millas en adelante, 1,2 centavos.

Los vapores de más de 4.000 toneladas disfrutarán:

1,4 centavos por tonelada los de 17 millas; 1,6 centavos por tonelada los de 18 millas; 1,8 centavos por tonelada los de 19 millas.

Los mayores de 10.000 toneladas disfrutarán:

2 centavos por tonelada los de 20 millas; 2,3 centavos por tonelada los de 21 millas.

Los buques contruidos en el extranjero, admitidos en el registro americano, deberán percibir el 50 por 100 de dichas primas.

La Marina mercante italiana en 1900.—La Dirección general de impuestos de Italia acaba de publicar el resumen del movimiento de la navegación en los puertos de aquel reino durante el año 1900.

Resultado de este extracto que en dicho año el número de buques que han hecho operaciones de comercio ha sido (entradas y salidas reunidas) de 207.040 que, en conjunto, miden 60.255.784 toneladas, las cuales han desembarcado 16.898.015 toneladas de mercancías.

En 1899 había sido dicho número de 211.536 barcos, que miden 60.470.392 toneladas, habiendo embarcado y desembarcado 16.676.751 toneladas de mercancías, y comparativamente, á 1899, resultan: 4.496 buques menos, que miden 214.608 toneladas menos, habiendo desembarcado ó embarcado 221.264 toneladas de mercancías más.

Como movimiento de conjunto, los barcos italianos han embarcado y desembarcado 674.989 toneladas de mercancías más que en 1898, mientras que los vapores y buques

de vela extranjeros han embarcado ó desembarcado 453.725 de menos.

El primer lugar está siempre ocupado por la bandera italiana, y después la inglesa, alemana y austriaca.

En el informe de donde extractamos estos datos se expresa la esperanza de que siga en aumento esta progresión.

Marina mercante japonesa.—En uno de sus últimos informes, M. Dubail, Ministro de Francia en Tokio, ha dado á conocer una interesante estadística sobre la Marina mercante del Japón.

Comprende los cuatro últimos años y establece una progresión constante del número de embarcaciones, así de vapor como de vela, afectos al comercio marítimo.

Había en Enero de 1898:

627 buques de vapor, representando 429.774 toneladas, y 174 de vela, midiendo en junto 24.014 toneladas.

En Enero de 1899:

679 buques de vapor, con 470.534 toneladas, y 1.485 de vela, con 165.710 toneladas.

En Enero de 1900:

753 buques de vapor, con 498.375 toneladas, y 2.783 de vela, con 270.161 toneladas.

A mediados de Septiembre último:

942 buques de vapor, con 557.166 toneladas, y 3.416 de vela, con 315.767 toneladas.

Resulta de las precedentes cifras, que la flota mercante

meros Maquinistas, 561; de ellos 526 japoneses y 35 extranjeros. Segundos Maquinistas, 442; todos japoneses. Terceros Maquinistas, 1.303; todos japoneses.

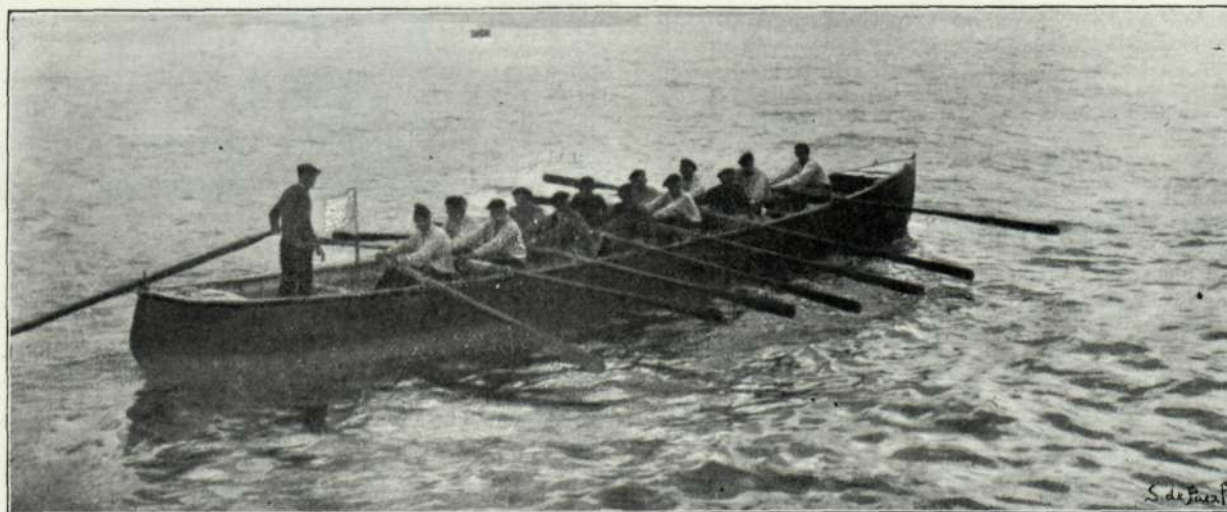
En total, el número de Oficiales y el de Maquinistas en fin de Junio último, era de 15.327, de ellos 15.013 japoneses y 314 extranjeros; pero, á fin del año 1901, á que alcanza la expresada estadística, dichas cifras habían ya experimentado gran variación, toda vez que existían 12.621 Oficiales y 2.791 Maquinistas, ó sea un aumento de 55, á contar del período anterior, comprensivo desde Junio á Septiembre.

Construcción naval alemana en 1901.—El Lloyd alemán acaba de publicar las estadísticas relativas á la construcción naval alemana en 1901.

Estas estadísticas no dejan de ser satisfactorias, y permiten afirmar que el esfuerzo hecho por Alemania en lo relativo á la navegación está muy lejos todavía de agotarse.

En 1901 se han entregado á la industria armadora alemana, tanto por los astilleros extranjeros como por los del país, una serie de embarcaciones que representan 840.408 toneladas brutas, contra 763.284 en 1900 y 729.421 en 1899. Se debe consignar que este año la progresión ha ido en aumento, pero hay que advertir que en esta estadística se han incluido los buques de guerra.

La mayor parte del tonelaje se aplica á los vapores, representando éstos en 1901 la cifra de 623.934 toneladas



TRAINERA

japonesa, en tres años y medio, ha tenido un aumento de 300 embarcaciones de vapor y 3.000 de vela, con 100.000 toneladas de una parte y 250.000 de la otra.

Tales son los progresos considerables y raramente experimentados, hasta hoy, en otros países, sobre todo en lo concerniente al aumento del número de los buques grandes.

En efecto, en 1896, el Japón sólo tenía un vapor mercante de un tonelaje superior á 5.000 toneladas, y hoy cuenta ya con 21 de dichas condiciones.

Al mismo tiempo que el material, ha aumentado también el personal de la Marina mercante japonesa. A fines de Junio último, el número de oficiales provistos de una patente de Capitán y de Maquinista, era como sigue:

Oficiales.

Primera categoría.—Capitanes, 533; de ellos, 380 japoneses y 153 extranjeros. Primeros Tenientes, 199; de ellos, 164 japoneses y 35 extranjeros. Segundos Tenientes, 257; de ellos, 227 japoneses y 14 extranjeros.

Segunda categoría.—Capitanes, 322; japoneses. Primeros Tenientes, 500; todos japoneses. Segundos Tenientes, 1.643; todos japoneses, menos un extranjero.

Tercera categoría.—Capitanes, 70; todos japoneses. Tenientes, 9.125; todos japoneses, menos un extranjero.

Maquinistas.

Jefes, 362; de ellos, 287 japoneses y 75 extranjeros. Pri-

brutas, mientras que la de 1900 sólo era de 584.493 y en 1899 de 543.368.

Lo que más evidencia la prosperidad de los armamentos germánicos es que los astilleros existentes no han podido subvenir á las necesidades interiores, siendo necesario ceder al extranjero una serie de encargos que representan 201.435 toneladas brutas contra 149.690 en 1900 y 136.336 en 1899. Los astilleros alemanes han entregado al extranjero 73.666 toneladas brutas contra 88.323 y 83.073, respectivamente, en los dos años precedentes.

Únicamente la mitad de los barcos en construcción en 1901 han podido entregarse á los armadores; la otra mitad está en vías de pronta terminación.

Al comienzo de 1902 la situación de los astilleros es la siguiente:

En construcción: 142 vapores, que miden en junto aproximadamente 317.080 toneladas, y 94 buques de vela, que aproximadamente miden 30.190 toneladas, ó sea en junto 236 buques, que representan aproximadamente 347.270 toneladas.

Construcción naval austriaca.—El vapor ruso *Mongolia*, que fué lanzado al agua en Agosto último, construido en Trieste, en los astilleros de San Marco, acaba de verificar sus pruebas de máquina.

En la preliminar, con tiro forzado alcanzó una velocidad de 17,4 millas, superior á la exigida por el contrato, que sólo es de 16 por hora.

En las pruebas oficiales, de veinticuatro horas consecutivas, y en las cuales corrió desde Trieste á Lissa y viceversa, obtuvo 16,7 millas con tiro natural.

Otro vapor, el *Manciuria*, gemelo del *Mongolia*, alcanzó, con tiro forzado, una velocidad máxima de 17,2.

El consumo de combustible, que según contrato había de ser de 88 toneladas y media cada veinticuatro horas, alcanzó, según vemos en la *Rivista Nautica*, una economía de un 25 por 100.

Durante las pruebas de velocidad, aun cuando á tiro forzado, el buque demostró poseer las mejores condiciones náuticas.

Este magnífico ejemplar de la industria naval triestina hace honor á los ingenieros que lo han trazado y á los operarios que lo han construido.

Exposición y Congreso internacional de pesca y piscicultura en San Petersburgo.—Bajo el augusto patronato del gran duque Sergio Alejandrovitch y la autorización del Czar, la Sociedad imperial rusa de piscicultura y de pesca organiza en San Petersburgo una Exposición internacional de pesca y un Congreso internacional de pesca y piscicultura, que se celebrará en aquella capital en el próximo mes de Mayo.

La Exposición tiene por objeto dar un cuadro resumen del estado actual de la pesca marítima y fluvial, así como de todas las ramas de la acuicultura; suministrar á los productores y consumidores noticias y referencias acerca de los diversos productos de la pesca y sobre los procedimientos de prepararla y conservarla; informar al público respecto al desarrollo progresivo, los problemas y estado actual del cultivo artificial del pescado, piscicultura en estanques y pesca de recreo, así como la popularización de informaciones científicas relativas á la industria piscícola.

Los premios consistirán en un diploma de honor, medallas de oro, de plata, de bronce y menciones honoríficas. Además, podrán otorgarse remuneraciones pecuniarias.

El Congreso internacional de piscicultura y de pesca estudiará además todas las cuestiones que tengan una importancia general é internacional.

Congreso marítimo de Mónaco.—Del 12 al 15 de Abril próximo la Asociación internacional marítima celebrará en Mónaco su primer Congreso marítimo.

Cuantas cuestiones afectan al progreso de la navegación y al comercio internacional marítimo están comprendidas en el programa de sus deliberaciones, que comprende la asistencia y socorro de los marinos, la oceanografía, corrientes submarinas y cartas hidrográficas, observatorios meteorológicos marítimos, salvamentos en el mar, unificación del sistema internacional de faros, boyas y balizas, telegrafía sin hilos, puestos marítimos de palomas mensajeras, influencia del *Yachting* en el desarrollo del poder marítimo, concurso mutuo de las marinas militar y mercante, Centro marítimo internacional permanente, tribunales marítimo-internacionales, pesca por medio de buques de vapor, y en suma, cuanto en la esfera de acción marítima afecta un carácter internacional.

En la Comisión internacional, y como representantes de España, figuran personalidades de tanto prestigio y autoridad como el señor Marqués de Bériz, el señor Marqués de Comillas y el señor García Cabezas, de la Compañía Transatlántica. Los señores Duque de Veragua y Maura, como Ministro de Marina y Presidente de la Liga Marítima, respectivamente, son miembros honorarios de la Asamblea.

El Presidente del Comité ejecutivo es M. Charles Roux, miembro del Parlamento, Vicepresidente de la Liga Marítima Francesa y miembro honorario de la Liga Marítima Española.

Convención marítima internacional.—Una de las decisiones, seguramente la más trascendental entre las adoptadas por el Congreso marítimo celebrado en Mónaco en la primavera anterior, fué sin duda alguna la de fundar en el más breve plazo la Unión y Centro marítimo internacional permanente, de cuya magna realización fué encargado por voto unánime S. A. el Príncipe Alberto de Mónaco.

Consecuencia de este acuerdo ha sido la resolución tomada por la Asociación Internacional Marítima, de abrir una extensa información cerca de todas las colectividades marítimas del mundo, para conocer la autorizada opinión en el asunto de todos los interesados y personalidades competentes en la materia.

Para regularizar esos informes, la mencionada Asociación

Internacional ruega que se le envíen las observaciones y opiniones que se consideren pertinentes acerca de todas las cuestiones internacionales que en el orden marítimo deben tenerse en cuenta para ulteriores resoluciones, ya bajo el aspecto técnico, jurídico, económico ó administrativo, ó cualquiera otro que se juzgue de interés para los fines de la Unión marítima internacional.

Las más importantes cuestiones figurarán desde luego en el programa de los trabajos de la Conferencia diplomática, para ser allí examinadas, y después de minuciosa y detenida discusión, constituir parte de las resoluciones de la futura Convención internacional marítima.

A fin de dar una pauta de cuáles son los asuntos susceptibles de examen, conviene reproducir el resumen de los trabajos de la Conferencia diplomática marítima de Washington en 1889, por todo extremo interesante y que por sí solo da una idea exacta del campo de actividad en que puede desarrollarse la inteligente iniciativa de cuantos tienen interés directo en la más acertada resolución de tan vastos problemas.

He aquí dicho resumen:

I. Señales marítimas y medios de indicar á los buques, con toda certeza, la dirección que deben seguir durante la niebla, la bruma ó neblina, la nieve, tiempos de cerrazón ó la noche. Reglas para prevenir las colisiones y reglamentos de rumbo.

II. Reglas para determinar la navegabilidad de las embarcaciones.

III. Calado máximo que deben tener los buques cargados.

IV. Reglas uniformes para designar y marcar los buques.

V. Salvamento de pasajeros y bienes en caso de un naufragio.

VI. Condiciones que deben exigirse á los Oficiales y marineros respecto al órgano de la vista y pruebas relativas al daltonismo.

VII. Rumbos para los vapores correos en líneas muy frecuentadas.

VIII. Señales de noche para comunicar en la mar.

IX. Prevenciones á la aproximación de tormentas y borrascas.

X. Filiación, señalamiento y destrucción de los objetos flotantes y obstáculos peligrosos para la navegación.

XI. Conocimiento de los peligros propios de la navegación; aviso de los cambios en las luces, boyas y otras señales, tanto de día como de noche.

XII. Sistema uniforme de boyas y balizas.

XIII. Institución de una Comisión marítima internacional permanente.

La Asociación Internacional Marítima ruega á sus corresponsales que le den noticia de la solución dada á los acuerdos de la Conferencia de Washington y el estado actual de su aplicación en los diferentes países.

Es de anhelar el más completo éxito á los promovedores de tan grandiosa idea. Muchos intereses, numerosas existencias pueden depender de estos factores para que pueda mirarse con indiferencia su reglamentación y coordinación. El noble concurso de todas las buenas voluntades determinará, sin duda, el mejoramiento de estas cuestiones y problemas, cuya resolución es de tanto interés para cuantos se hallan compenetrados con la vida de mar.

Regatas internacionales.—El «Regio Yacht Club Italiano» acaba de publicar el programa de dichas regatas, que tendrán lugar en San Remo los días 13, 15 y 19 de Marzo próximo.

Los premios serán: de mil liras para los yachts mayores de 20 toneladas; 700 para los de 10 á 20; 500 para los de 5 á 10, y de 200 para los de 1 tonelada como máximo.

Habrán también segundos premios para los mismos desplazamientos, que consistirán, respectivamente, en 400, 300, 200 y 50 liras.

El steam-yacht «Margarita».—Mr. Charles B. Alexander, socio del «New-York Yacht Club» ha alquilado el steam-yacht *Margarita*, de M. A.-J. Drexel, con el objeto de emprender una travesía por el Mediterráneo.

Comercio inglés.—Según el balance comercial del *Board of Trade*, en Diciembre último hubo un aumento de 702.000 libras en los valores de exportación y de 323.000 en las importaciones, comparados con el mismo mes del año anterior. El importe de las exportaciones de productos y manufacturas durante el año terminado el 31 de Diciembre

de 1901 ascendió á 280.498.889 libras, y en el terminado el 31 de Diciembre de 1900 fué de 291.191.996, resultando entre los dos años una diferencia á favor de 1900 de 10.693.107. Lo importado durante el año 1901, ascendió á 522.238.986 libras contra 523.075.163 en 1900, resultando una diferencia de 836.177 á favor de 1900.

No obstante las diferencias en contra de la importación y exportación total del año 1901, resulta un aumento á favor del mes de Diciembre, sin que por él pueda juzgarse sea una indicación de futuros aumentos, pues los economistas creen que estos cambios accidentales no bastan para reponer el estado decadente del tráfico.

Los Estados Unidos y Cuba.—La primera batalla que se reñirá entre el Senado y el presidente de la República, respecto á la reciprocidad de tráfico, será promovida probablemente por lo concerniente á Cuba.

Mr. Roosevelt comprende perfectamente lo necesario que es para los cubanos el mercado de los Estados Unidos, y se muestra impaciente por llevar á término la acción del Congreso y Senado, habiendo sido visitado por varios miembros de una y otra Cámara, que han tratado de sondear si asentaría ó no á diferir la rebaja de la tarifa Dingley, por la que deben pagar los importadores cubanos.

Mr. Roosevelt se mostró opuesto á tal procedimiento, contrario al arreglo definitivo de las relaciones comerciales entre ambos países durante un espacio de tiempo indefinido. Se declaró partidario de la reciprocidad radical, y declaró expresamente que en ello estaba comprometido el honor de los Estados Unidos.

Los Trusts del azúcar y del tabaco están gastando mucho dinero y empleando su poderoso influjo para conseguir que quede Cuba excluida del mercado nacional.

Máquinas agrícolas.—El Gobierno ruso ha ultimado con la casa M. Cormick, constructora de maquinaria agrícola, el pedido de más importancia que se ha contratado hasta ahora en el país.

Hace algún tiempo dió las órdenes oportunas para la construcción de aquella maquinaria, destinada á proporcionar trabajo á los hambrientos campesinos de Rusia. Para transportarla de Chicago á Filadelfia, fueron ocupados 700 vagones de carga; y para conducirla á través del Océano, se han fletado dos grandes vapores de la línea Wilson: uno de los cargamentos con destino á la Siberia; el otro se dirigirá á un puerto del Sur, probablemente á Novorossisk.

Nuevo vapor de la Compañía Trasatlántica.—La Compañía Trasatlántica acaba de comprar á la Compañía alemana Norddeutscher Lloyd un magnífico vapor con todos los adelantos modernos, lujosas y espaciosas cámaras y amplias bodegas.

Dicho buque se encuentra actualmente en Bremen, para donde ha salido ya parte de la tripulación que ha de tomar posesión del mismo.

Es del tipo del *Montevideo* y *Buenos Aires*, tiene dos hélices, mide 5.500 toneladas de registro, desplaza 11.000 toneladas, y tiene un andar de 15 millas por hora.

Dicho vapor navegará entre Cádiz y Nueva York, y su tripulación constará de 154 personas.

Pontones-depósitos de carbón.—De Real orden ha declarado el Ministro de Hacienda, que para la aplicación del art. 1.º del Real decreto de 6 de Marzo de 1900, en su relación con la condición 3.ª del art. 2.º del mismo, se entienda que podrán reponer en los pontones-depósitos su provisión de carbón mineral todos aquellos buques que, realizando la navegación de segunda y tercera clase, tal como la consideran y definen las disposiciones respectivas del Reglamento del impuesto de transportes, arriben ó toquen en alguno de nuestros puertos, hagan ó no en él operaciones de carga ó descarga, quedando, por lo tanto, excluidos únicamente los buques que hagan la navegación de primera clase, ó sea la de cabotaje.

Catálogo de importadores extranjeros.—Se trabaja con mucha actividad en el Ministerio de Estado en la formación del Catálogo de importadores extranjeros de productos españoles, y de los iguales ó análogos procedentes de otros países de producción similar á los españoles.

Cuando se termine este trabajo, que ya está muy adelantado, los exportadores españoles podrán hallar en dicho Catálogo un guía para ofrecer sus productos, que les facilitará en gran manera sus operaciones comerciales.

Puerto de Barcelona.—La casa Rabasa y Compañía ha comprado en Inglaterra un vapor de 2.000 toneladas, al

que ha puesto el nombre de *Barcelona*, y abanderado en el Uruguay. Se dedicará al comercio entre la Península, Antillas, México y Estados Unidos.

—Ha entrado desarbolada, con auxilio de un remolcador de Gibraltar, la fragata uruguayana, propiedad de este comercio, *Pepita*, procedente del Brasil con un cargamento de hierro viejo.

—El vapor *Ciudad Condal*, de la Compañía Trasatlántica Española, ha quedado ya habilitado como depósito flotante de carbón. Igualmente se habilita para igual objeto una fragata de 1.800 toneladas que se compró en el extranjero.

—En la asamblea que celebró la Cámara de Comercio el día 9 del corriente, nombró Presidente de la misma al conocido comerciante D. José Monegal, jefe de una de las más antiguas casas de comercio de Barcelona. La Sección de Navegación, ha nombrado Presidente de la misma á D. Fermín Izaguirre.

—El *Fomento de la Marina Española*, Asociación de Capitanes de la Marina mercante, en asamblea reeligió para Presidente al que lo era, D. Pedro Gali, y nombró Secretario al Piloto D. Alfonso Aznau.

—La Junta de Obras del Puerto ha concedido la construcción, por ser quien ha presentado mejores condiciones, de un potente vapor remolcador de doble hélice y provisto de los mejores ingenios de salvamento, á la conocida casa constructora J. Bureli y Compañía, de esta plaza.

La Junta de Obras del Puerto demuestra mucha actividad en las obras terrestres, urbanizando todos los muelles y vías que conducen á ellos; además ha empezado la construcción de grandes almacenes, obras todas ellas de mucho interés. Es de desear que demuestre la misma actividad en la construcción del espigón externo de Levante, para que pueda aprovecharse como dársena lo que hoy es antepuerto. Tanta campaña como se ha hecho (por ignorancia en unos y malicia en otros) contra el puerto de Barcelona, suponiendo que cuesta un Potosí, la Memoria que recientemente ha publicado la Junta de Obras, demuestra que se han gastado en él hasta 1.º de Enero de 1901, pesetas 35.824.044 menos que los trasatlánticos modernos como el *Deutschland*, que costó 14 millones en oro. Hay que desengañarse: los puertos se hacen para los buques, y siendo éstos caros, los puertos no pueden ser baratos.

La Escuela libre de pesca.—El Patronato que ha de implantarla ha decidido que den comienzo las clases el 1.º de Febrero próximo, para lo cual desde el 10 del actual quedó abierta la matrícula.

La Escuela y su patronato darán muy en breve cuenta oficial de su constitución y sus trabajos, dignos de todo encomio.

Es de esperar que la iniciativa de Barcelona sea secundada en las principales poblaciones del litoral.

Bibliografía.—El distinguido marino mercante don Francisco García Núñez, acaba de dar á la estampa una fiel traducción del notable folleto de Mr. Johnson, «On finding the latitude and longitude in cloudy weather».

Constituye un estudio de mucho interés para los navegantes, y contiene los métodos y tablas necesarias para determinar la latitud y longitud en la mar para reducción á meridianos de alturas observadas fuera del meridiano, para calcular el azimut de un astro y otros extremos de suma utilidad.



Á DISTANCIA DE BOMBARDEO



Movimiento Postal Marítimo

(Extracto de los telegramas del Lloyd.)

HASTA EL 16 ENERO

Aden—Australia, de Sydney para Londres, con la Mala de China.

Bombay.—Caledonia, de Londres, con el correo para la India, del 27 Diciembre.

Brindisi.—Osiris, de Port-Said (llegó con el correo de la India y salió para Suez).

Cabo Espartel.—Fournell, de Marsella para Colón (pasó).

Gibraltar.—Málaga, de Londres para Málaga.—Reichstag, de Hamburgo para Natal.—Hesperia, de Nápoles para New-York (pasó).—Aleppo, para Bombay (llegó).—Orione, de Génova para Buenos Aires.—Batavia, pasó para Rotterdam.—Lahn, de Génova, salió para New-York.

Liverpool.—Phidias, para Guayaquil.

Marsella.—Marsilia, de Bombay para Londres (salió).

Montevideo.—Progress, de Londres (llegó).

New-York.—Perugia, para Gibraltar.

Suez.—Australia, de Sydney para Londres (con el correo de China), esperado en Londres el día 18.

Tenerife.—Yucumán, de Santos para Hamburgo (llegó).

Ushant.—Mark, pasó para el Río de la Plata, procedente de Hamburgo.

Gibraltar, de Málaga para Londres (pasó).

Vigo.—Tifua (de la Compañía H. S. A.) de Buenos Aires para Hamburgo (salió).

Compañía Trasatlántica.—SITUACIÓN DE SUS BUQUES EN 16 DE ENERO DE 1902: Alfonso XII, en Veracruz.—Alfonso XIII, llegó el 14 á Bilbao.—Antonio López, llegó el 14 á Liverpool.—Alicante, en Manila.—Buenos Aires, salió el 11 de New-York para la Habana.—Cataluña, llegó el 9 á Colón.—Ciudad de Cádiz, llegó el 15 á Cádiz.—Ciudad Condal, en Barcelona.—Isla de Luzón, salió el 11 de Suez para Colombo.—Isla de Panay, salió el 4 de Colombo para Suez.—J. del Piélagos, Cádiz-Tánger.—Larache, en Cádiz.—León XIII, salió el 2 de Montevideo para Las Palmas.—Montevideo, llegó el 14 á Cádiz.—Montserrat, en Cádiz.—M. L. Villaverde, en Barcelona.—Mogador, en Cádiz.—P. de Salvaterra, salió el 8 de New-York para Cádiz.—Rabat, en Cádiz.—R. M.^a Cristina, salió el 9 de Tenerife para Montevideo.—San Francisco, salió el 13 de Cádiz para Barcelona.—San Ignacio, en Liverpool.

FLETES

Barcelona (hasta el 16 de Enero).—Puerto Rico y Habana, de 35 á 40 pesetas mt³ ó T; Santiago de Cuba, Guaira, 40 id.; Puerto Cabello, Sabanilla, 40 á 47 id.; Cartagena 57 á 60 id.; Colón, Montevideo, 40 á 50 id.; Buenos Aires, id. id.; Veracruz, Nueva York, 30 á 40 id.; Port-Said, 10 id.; Colombo, 35 id.; Manila, 55 id.; Canarias, 10 id.; Brasil, 70 á 72 id.; Génova, 15 á 20 id.; Cete, 10 id.

Pacífico (vía Inglaterra).—De Barcelona á Glasgow ó Liverpool, 20 chelines los 40 p³; de Liverpool á Chile, 40 chelines mt³ ó T; Liverpool al Perú, 45 id.; Liverpool al Ecuador, id. 50 id.

Pacífico (vía Colón-Panamá).—Colombia, de 85 á 125 los 40 pies³ ingleses; Ecuador, de 121 á 122 id. id.; Perú, de 130 á 155 id. id.; América Central, 55 chelines id., id.; México, de 30 á 40 pesetas el mt³ ó T.

Pacífico (vía Magallanes).—De Génova á Chile, á 37 1/2 chelines mt³ ó T; de Génova á Perú, á 45 id. id.; de Génova al Ecuador, de 47 á 60 id. id.; América Central, á 55 id. id.

Pacífico (vía Francia).—Cete á Burdeos, 40 francos la T; Cete al Havre, varía de 68 á 98 id. id.; Burdeos ó Havre á Chile, 45 id. id.; á Perú, 50 id. id.; á Ecuador, 50 id. id.

Bilbao (hasta el 16 de Enero).—Fletes de mineral. Bilbao á Middlesbrog, vapor Lemnos, 4/3; Huelva á New-York, vapor Gleadoy, 9-9; Bilbao á Rotterdam, vapor 400 tonela-

das, 4-3; id. á Newport, vapor 1.800 toneladas, 3-9; id. á Rotterdam, vapor X, 4-3; id. á Middlesbrog, vapor 2.200 toneladas, 4-3; Castellón ó Escombreras á Amberes, vapor 2.400 toneladas, 8-6 F. D.; Aguilas á Boness, vapor Grane, 8-9 F. T.; Bilbao á Glasgow, vapor 2.200 toneladas, 5; Garrucha á Rotterdam, vapor 2.600 toneladas, 8-9 F. T.; Huelva á Dunkerque, vapor J. M. Smith, 7-3; id. á Londres, vapor Acretive (seis viajes), 7-9 Tinto terms.; id. á Lyon, vapor 2.200 toneladas, 6-3 Tharsis terms.

En general, el mercado de fletes se anima, experimentando alguna alza.

Fletes de carbones. Muy sostenidos á los tipos de 16 á 16-6 los Cardiff superiores; 15-6 á 16 los de segunda y los Monmonthshires, de 14-6 á 15, mas 1 de impuesto.

MERCADO DE MINERALES Y METALES

PRECIOS CORRIENTES HASTA EL 16 DE ENERO

Minerales.

Carbones.—En las cuencas de Asturias sobre vagón en las minas: cribados, 26 pesetas; galletas lavadas, 25; todos unos, 23; menudos lavados secos, 18 á 20; idem id. fraguas y para cok, 20; mezclas para gas, 20 á 24; cok metalúrgico y doméstico, 32. (A bordo en Gijón ó Avilés, de 3 á 4 pesetas más).

Antracita de Peñarroya, galleta, 22.

Puertollano en vagón, por contratas: grueso, 22; granadillo lavado especial, 18; todo uno, 18; menudo, 8.

León, sobre vagón: galletas lavadas, 28; menudo lavado, 14.

Cok, metalúrgico ó doméstico, sobre vagón: Norte, 32; Gijón ó Avilés á bordo, 35; Bélmez de primera, 45.

Hierro.—Bilbao, campanil y carbonatos de primera, 10-6 á 11-3; idem, rubio, 51 á 53 por 100, 10-6 á 11; Cartagena, manganesífero, 15 por 100, 14,50; idem id. secos, 50 por 100, 8,75.

Plomo.—Linares, con 78 por 100, 9; idem, alcohol de hoja: 46 kilogramos 12; idem, carbonatos, del 50 por 100, 4,50.

Cinc.—Almería, calaminas, por 51 kilos el 30 por 100 (unidad de más, 0,19), 1,40; Cartagena, blendas, 54 kilos, el 33 por 100 (unidad de más, 0,20), 1.

Metales.

Plomo.—Cartagena, quintal de 46 kilogramos, 14,20.

Plata.—Cartagena, onza, reales 13,50.

Hierros.—Lingote en Bilbao, fundición T, 115; idem idem para pudelar, 111; tubos hierro colado, Compañía Asturias, 50 á 800 milímetros, quintal métrico, precio medio, 26; Asturias y Vizcaya, barras, dimensiones usuales, base T, 325; viguetas de 16 á 24 centímetros alto, 245; ángulos, precio medio, 265.

Aceros.—Tocho Béssemer, en Bilbao, T, 000; palanquilla Béssemer, Bilbao, 000; carril, vía ordinaria, 225; chapa para construcción naval, 320; ruedas y ejes para tranvía, 100 kilogramos, 350.

Valores mineros.

Aguilas (Compañía de), 244 francos; Asturiana, 4.850; Alamillos, 3 1/2 libras; Escombrera, 710; Lérica-Granada, 1 franco; Linares, 3 1/2 libras; Biotinto, ordinario, 1.013 francos, preferente, 153 francos; Tharsis, 138,50 francos; Peñarroya, 1.070 francos; Española Explosivos, 925 francos.

PRECIOS EXTRANJEROS (REGULADORES DE LOS MERCADOS)

Lingote Sartsherrie en Glasgow, número 1, 67 peniques; idem Cleveland Warrants, 43-3; barras Staffordshire, superiores, libra, 8,10; idem Middlesbrough, corrientes, 7,5; idem Amberes, á bordo, 100 kilogramos, 13,25 francos. Chapa para construcción naval, Inglaterra, libra, 7.

Acero Béssemer, en carriles, Sales, libra, 5,5; idem en barras, 6,10; Siemens, en chapas ordinarias, Glasgow, 6,5; idem en barras comunes y ángulos, 5,10 á 6; viguetas belgas, los 100 kilogramos, 12 francos.

Manganeso, Carbonatos, de 30 á 32 por 100, Huelva, la unidad en tonelada, 6 peniques.

Fosfato, Florida, de 77 á 80 por 100, unidad, 7 á 7,50.

Hojadelta, dulce superior, Liverpool, 15 chelines; agria, idem, id., 14.

Zinc, calidad corriente, por tonelada, libra, 16,17-6.

Azogue, Londres, frasco, segundas manos, 8,17-6.

SECCIÓN OFICIAL

MINISTERIO DE MARINA

Pesca é industrias marítimas.

Por Real orden de 31 de Diciembre anterior, publicada en el *Boletín Oficial del Ministerio de Marina* de 11 del actual, se ha dispuesto que las Juntas de pesca provisionales, organizadoras de las definitivas, en las rías bajas de Galicia, se constituyan en la forma siguiente:

El Comandante de Marina Presidente.

Vocales con voz y voto:

Un representante de los propietarios de los artes de cebo y rodeo y otro de los patronos de las embarcaciones á ellos dedicadas.

Idem de id. de los artes de arrastre y de tiro, y otro de sus patronos.

Idem de los de id. de deriva y fijos, y otro de idem id.

Idem de cada una de las asociaciones marineras hoy existentes.

Idem de los fabricantes de conservas, salazones y escabeches.

Idem de los fresqueros ó exportadores ó reespedidores de la pesca en fresco.

Un naturalista.

Vocales con voz y sin voto:

El segundo Comandante de Marina, Jefe del Detall.

El Asesor de Marina.

Un Ayudante de Marina como Secretario.

Esas Juntas, una vez así constituidas, se considerarán provisionales, según se ha indicado, y dictaminarán sobre el régimen electoral que deberá seguirse para su constitución definitiva y sobre la entidad y la estructura de ellas, así como la manera de asegurar la debida proporcionalidad y el justo equilibrio entre los representantes de artes é industrias rivales de los distintos puertos ó localidades de una misma jurisdicción, teniendo en cuenta que no es forzosa la uniformidad en las Juntas, sino que, por el contrario, cada una debe adaptarse á las necesidades y usos peculiares de la provincia, distrito ó ría en que haya de regular el buen ejercicio de la pesca, aplicando con oportunismo de tiempo y lugar las leyes generales de la Nación.

Academias y Escuelas

Por Real orden de 7 de Enero actual se ha dispuesto que los alumnos de administración de la Armada, que deben hacer prácticas en los buques armados, puedan verificarlas estando embarcados indistintamente durante su primero ó segundo año de alumnos.

Licenciamiento y pase á primera reserva

Infantería de Marina.—De conformidad con lo propuesto por la Inspección general de dicho Cuerpo, y teniendo en cuenta lo que previene la Real orden de 17 de Agosto de 1887, dictada por el Ministerio de Marina, se ha hecho extensiva por Real orden del mismo, fecha 10 del actual, al Cuerpo de Infantería de Marina la Real orden de Guerra de 14 de Diciembre último, disponiendo se cuente á los soldados de todos los cuerpos como tiempo servido en activo para el pase á la primera reserva, el que disfrutáran licencia ilimitada desde su destino á cuerpo hasta la incorporación á filas.

Al propio tiempo se dispone en dicha Real orden de 10 del actual, del Ministerio de Marina, que el licenciamiento de los que se encuentren en filas, á quienes comprenda dicha medida, sea seguido y sucesivo, empezando por el reemplazo más antiguo y dentro del mismo, por los que lleven mayor tiempo en activo é inmediato para los que aún se encuentren pendientes de ser llamados de los reemplazos de 1897 y 1898 y anteriores que hayan cumplido sus tres años desde su destino á Cuerpo.

Para reemplazar dicho personal se llamarán los individuos de 1899 y revisiones de 1900, pendientes de incorporación.

Ascensos en la Armada.

REAL DECRETO.—A propuesta del Ministro de Marina, en nombre de mi augusto hijo el Rey D. Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Queda en suspenso el cumplimiento del Real decreto de 1.º de Octubre, que trata de ascensos en uno de los cuerpos de la Armada.

Dado en Palacio á 9 de Enero de 1902.—*María Cristina.*
El Ministro de Marina, Y. Cristóbal Colón de la Cerda.

Nuestros grabados

Retrato del Excmo. Sr. Duque de Veragua, Ministro de Marina y Presidente honorario de la Liga Marítima Española. Inauguró y clausuró el Congreso Marítimo Nacional convocado por la Liga, y de acuerdo con sus conclusiones, ha contribuido á su realización gubernamental.

De fotografía de Mathieu-Deroch, de París.

Crucero «Río de la Plata», saliendo del Havre el 18 de Agosto de 1899.—Crucero protegido de tercera clase. Se botó al agua en 1898: es de acero, y ha sido construido por donativo de nuestros compatriotas de América el año 1898 en los astilleros de la Sociedad «Forges et Chantiers de la Méditerranée. El Havre».

Crucero «Princesa de Asturias» en el dique de la Compañía Trasatlántica (Cádiz).—Este crucero protegido, de 7.000 toneladas de desplazamiento, cayó al agua en el arsenal de la Carraca el día 17 de Octubre de 1896, y actualmente termina su armamento.

Vapor «Reina María Cristina».—Uno de los mejores de la Compañía Trasatlántica, construido en Dumbarton (Inglaterra), en 1888. Tiene casco de acero, cuatro palos y una chimenea. Este buque, como todos los de la Trasatlántica, tiene alumbrado eléctrico, camarotes y cámaras lujosísimas y dos cañones Hontoria de 9 centímetros.

Factoría de la Compañía Trasatlántica (Cádiz).—Esta factoría naval, emplazada en Matagorda, satisface todas las necesidades de la extensa flota que posee la Compañía, y presta, además, notables servicios á la Marina militar y á la mercante.

De fotografías remitidas por el Sr. Agacino.

Lanchas pescadoras, en Santander.

Estas pequeñas embarcaciones salen á la mar con todo tiempo en la peligrosa costa Cantábrica, acreditando sus patronos y marineros condiciones excepcionales para el ejercicio de la pesca.

De fotografía remitida por el Sr. Gutiérrez Vélez.

Cazatorpederos Destructor.

Fuó construido en 1886 en el Clyde, por la casa Thompson. Tiene el casco de acero, y sus dimensiones son: eslora, 58,77 metros; manga, 7,63; puntal, 2,92; calado máximo, 1,16; desplazamiento, 368 toneladas; caballos indicados, 3.800; hélices, 2; velocidad, 22 millas; capacidad de carboneras, 100 toneladas; radio de acción, 1.276 millas.

Lleva tres tubos lanzatorpedos, un cañón Hotchins de 9 milímetros; cuatro de tiro rápido, Nordenfelt, de 37 milímetros, y dos ametralladoras revólver.

De fotografía remitida por el Sr. Gutiérrez Vélez.

Yates «Columbia», campeón norte-americano, y *Shamrock II*, campeón inglés, de la Copa de América.

Desde el 26 de Septiembre al 4 de Octubre último, en que tuvo lugar la victoria definitiva del *Columbia*, corrieron ambos yachts en la bahía de Sandy-Hook para disputarse el glorioso trofeo.

He aquí las dimensiones comparadas de ambos buques:

	Columbia.	Shamrock II.
Línea de flotación, m.	27,35	27,27
Superficie de velámen, m. c. . .	1.229,60	1.302,50
Raíz c. de la superficie del velámen, m. c.	34,97	36,00
Medida de carrera, p.	102,35	103,00

De la *Rivista Náutica*.

Orzando, balandro del Club Náutico de Santander, de fotografía remitida por el Sr. Gutiérrez Vélez.

Lancha trainera, saliendo del puerto de San Sebastián á la pesca de la sardina, de fotografía remitida por el Sr. Aris-teguieta.

A distancia de bombardeo, aspecto que presentan los buques de guerra, vistos desde tierra á distancia de bombardeo, de ilustraciones del *Journal de la Marine*.

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